اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن (بمبئی) کا سلسلہ

۵

عربوں کی جہاز رانی

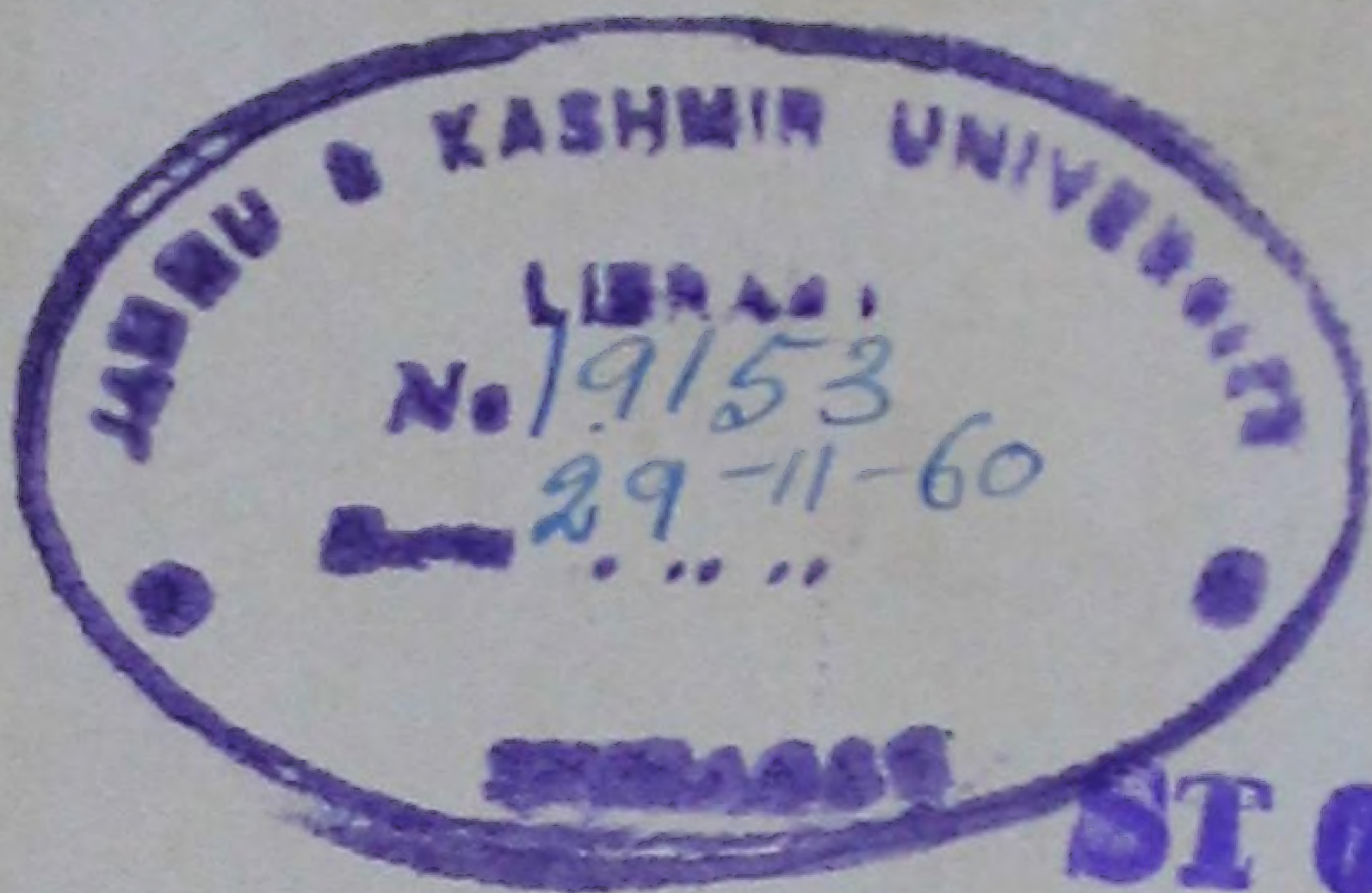
از

سید سلیمان ندوی

لغو یا زد کی

باہتمام مسعود علی ندوی

در مطبع معارف اعظم گڈھ در ۱۳۵۴ھ

مطابق ۱۹۳۵ء بطبع رسید

فہرست مضامین "عربوں کی جہازرانی"

بسم اللہ الرحمن الرحیم

دیباچہ

پیش نظر اوراق میرے چار خطبوں کا مجموعہ ہے، یہ خطبے بمبئی گورنمنٹ کے شعبۂ تعلیم کی سرپرستی میں آج سے ٹھیک چار سال پہلے ۱۸، ۱۹، ۲۰، ۲۱، مارچ سنہ ۱۹۳۱ء کو انجمن اسلام ہائی اسکول ہال بمبئی میں دیئے گئے تھے اور بڑی دلچسپی سے سنے گئے تھے، اور ان کے اقتباسات بمبئی کے اخبارات میں چھپے تھے، اسی وقت سے شائقین علم کا تقاضا تھا کہ یہ جلد چھپکر منظر عام پر آجائیں، لیکن حق یہ تھا کہ یہ بمبئی ہی کی طرف سے چھپتے، اسی لئے اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن بمبئی نے جب مجھسے خواہش کی تو میں نے بے تامل یہ اوراق اوسکے سپرد کردیئے، اور اب یہ اسکی طرف سے چھپکر شائع ہورہے ہیں،

جن بہادروں کے کارناموں کا ذکر ان خطبوں میں ہے، دعا ہے ان کے اخلاف اپنے بزرگوں کی ان کوششوں کا حال سنکر اپنے دل میں ترقیوں کا نیا جذبہ پائیں، اور ماضی کی طرح اپنے مستقبل کو بھی شاندار بنائیں، والسلام

خاکسار مؤلف

۱۳ ذیحجہ ۱۳۵۳ھ ۱۹ مارچ ۱۹۳۵ء } سید سلیمان، ندوی دار المصنفین، اعظم گڈھ

بسم اللہ الرحمن الرحیم

تمہید | مجھے نہایت خوشی ہے کہ مدراس والہ آباد کے بعد آج ہندوستان کے سب سے بڑے معمورہ (بمبئی) میں علمی خطبات کے ایک نئے سلسلہ کا آغاز میرے بیان سے ہو رہا ہے، جس وقت پہلے پہل اس قسم کے خطبہ دینے کی خواہش کا مجھ سے اظہار کیا گیا تھا تو میں نے اس کے لئے "پارسی علوم وادبیات اور مسلمان" کا عنوان پسند کیا تھا، کہ بمبئی کی رونق اسی نور سے ہے، مگر بعد کو آخری منظوری کی اطلاع ایسے تنگ وقت میں ملی، کہ دو ہفتوں سے زیادہ کا موقع نہ تھا، یہ محدود وقت ایسے اہم موضوع کی تحقیقات و تلاش کے لئے بالکل ناکافی تھا، اس لئے ایران سے خلیج فارس کے راستہ عرب کے سواحل اور بندرگاہوں پر چلا آنا پڑا، آیندہ انشاء اللہ کبھی موقع ملا تو اُس ہمیشہ بہار سرزمین (ایران)، کی سیر بھی کیجائے گی،

موضوع | موجودہ سلسلۂ تقریر کا موضوع "عربوں کی جہازرانی" اور اُنکے

بحری اکتشافات" ہے،

بمبئی کی مناسبت کو سامنے رکھ کر جو ہمارے ملک کا سب سے بڑا بندرگاہ اور شاید ایشیا کا دوسرا بحری شہر ہے، اور اپنے موقع کے لحاظ سے وہ باب العرب ہے، اور ایک زمانۂ دراز سے یعنی اُس وقت سے جب بمبئی کا پتہ بھی نہ تھا، تھانہ[1] کا بندرگاہ عربوں کا بحری مرکز اور مرجع بنا ہوا تھا، اس لئے یہ نامناسب نہ ہوگا کہ اس مقام میں کھڑے ہوکر، اس قوم کی یہ پچھلی تاریخ کا وہ باب دُہرایا جائے، جس سے اس مقام کے ساتھ اس قوم کی محبت کی پرانی داستان تازہ ہوسکے،

ملک عرب کا قدرتی موقع | عرب ایک ایسا ملک ہے، جو تین طرف دریاؤں سے گھرا ہے، ایک طرف خلیج فارس، دوسری طرف بحر ہند، تیسری طرف بحر حبش یا بحر احمر، یا قلزم، اسی لئے عرب اپنے ملک کو جزیرہ کہتے ہیں، پہلی دوسری صدی ہجری کے ادبیات میں اس کو عموماً "جزیرۃ العرب" کا خطاب دیا گیا ہے، اور اس کے سمندروں کی حد بندی کی گئی ہے[2]،

سب کو معلوم ہے کہ یمن اور دوسرے ساحلی صوبوں کو چھوڑ کر عرب ایک خشک، بے آب وگیاہ اور بنجر ملک ہے، ایسے ملک کے باشندے فطرۃً

---

[1] فتوح البلدان بلاذری ص۴۳۲، لیڈن، [2] دیکھو ترمذی باب لایبقی فی الجزیرۃ دینان اور یاقوت کی معجم البلدان لفظ جزیرۃ العرب،

تجارت پیشہ بننے پر مجبور رہیں، چنانچہ جب سے عربوں کی تاریخ کا پتہ چلتا ہے، اُن کی تجارتی حیثیت بھی اُن کے ساتھ ساتھ نمایاں نظر آتی ہے، چنانچہ حضرت مسیح سے تقریباً ڈیڑھ دو ہزار برس پہلے حضرت یوسفؑ کو جس کاروانِ تجارت نے مصر پہنچایا تھا، وہ عرب ہی تاجر تھے[1]، الغرض عرب نامعلوم عہد سے اپنی بری اور بحری تجارت میں مصروف، اور اونٹوں کی قطار کے ساتھ ساتھ آس پاس کے ملکوں میں چلتے پھرتے نظر آتے ہیں، ان واقعات کی تفصیل کے لئے ناظرین کو میری تالیف ارض القرآن کے مختلف باب، خصوصاً تجارت العرب قبل الاسلام، سبا ے یمن، بنو اسمٰعیل، اور اصحاب الفیل، اور میری تازہ تالیف "عرب و ہند" کا تجارتی باب مطالعہ کرنا چاہئے،

اس موقع پر مجھے عربوں کی تجارت سے زیادہ عربوں کی جہاز رانی سے تعلق ہے، یہ ظاہر ہے کہ دنیا کے بڑے بڑے ملکوں سے عرب کی وابستگی سمندروں ہی کے راستہ سے تھی اور ہے، اس کے اور ہندوستان کے بیچ میں بحر ہند حائل تھا، ایران کا ایک گوشہ دریا ہی کے ذریعہ اُس سے پیوستہ تھا، حبش کا راستہ جو عربوں کی تجارت کی سب سے بڑی منڈی تھی، سمندر ہی سے طے ہوتا تھا، بحر ہند کے بعد بحر چین سے گذر کر ہی چینی مصنوعات تک اہلِ عرب پہنچ سکتے تھے، اور شام سے بحرِ روم تک پہنچکر رومی تاجروں

---

[1] سفر تکوین ۳۷-۲۵،

سے ملتے تھے، عرب کے سرسبز اور زرخیز صوبے بحرین، یمامہ، عمان، حضرموت، یمن سب ساحل ہی پر واقع ہیں، ان طبعی اسباب سے عربوں کا جہازراں قوم بننا ضروری تھا،

عہدِ جاہلیت میں — اب سوال یہ ہے کہ عربوں کی دوسری ترقیوں کی طرح اُن کی جہازرانی بھی اسلام کے بعد شروع ہوئی یا پہلے بھی تھی؟ ایسے شواہد موجود ہیں، جن سے ثابت ہوتا ہے کہ عربوں کو اس فن میں اسلام سے پہلے بھی درک تھا، البتہ اسلام نے اگر جہاں اُن کے ہر قسم کے قویٰ کو نشو ونما اور ترقی بخشی، وہیں، اُن کی بحری جرأت وہمت کو بھی بڑھادیا، اور اپنے پرچم کے زیر سایہ ان کو دنیا کے تمام گوشوں میں پہنچادیا،

عہدِ جاہلیت میں عربوں کی جہازرانی اور بحری سفر کے شواہد تین ماخذوں سے فراہم کئے جا سکتے ہیں، عربوں[۱] کا لغت، اُن[۲] کی شاعری اور اُن[۳] کا صحیفۂ آسمانی، ان تینوں نہایت ہی قدیم ماخذوں سے یہ دعویٰ پایۂ ثبوت کو پہنچتا ہے، کہ عرب ہمیشہ سے جہازراں اور دریا پیما قوم تھی،

یہ کھلی ہوئی بات ہے کہ جس قوم میں جس چیز کا مذاق اور رواج ہوگا اسی کے لئے اُسکی قدیم زبان میں کثرت سے الفاظ موجود ہونگے، اور جس مفہوم کا تخیل ہی اسکو نہیں اس کے لئے اُس کے لغت کے ذخیرہ میں الفاظ کہاں سے آئیں گے؟ عربی زبان میں جہازرانی، بحری سفر، جہاز اور

کشتی کے الفاظ بہتات کے ساتھ پائے جاتے ہیں، ساتھ ہی اُن میں بعض الفاظ غیر زبان کے معلوم ہوتے ہیں، جن سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ عربوں کے بحری تعلقات، کس کس قوم سے تھے،

ا۔ لغاتِ عرب

دریا اور سمندر کے عربی نام | عربی زبان میں بحر دریا اور سمندر دونوں کو کہتے ہیں، اسی طرح یَمّ کا لفظ بھی دونوں معنوں میں آیا ہے، قرآن نے رود نیل (طٰہٰ - ۲) اور بحر احمر (طٰہٰ - ۲) دونوں پر اسکا اطلاق کیا ہے، **قاموس** سمندر کے معنی میں ہے، اسی سے عربی کے مشہور لغت نویس مجد الدین فیروز آبادی المتوفی ۸۱۷ھ نے اپنے لغت کی کتاب کا نام القاموس المحیط رکھا، اور وجہ یہ بتائی لانّہ البحر الاعظم، اس لفظ کا ماخذ قمسٌ ہے، جس کے معنی غوطہ لگانے کے ہیں، قَمُوسٌ اس گہرے کنوئیں کو کہتے ہیں، جس میں ڈول ڈوب جائے، قِمّیسٌ سمندر کو کہتے ہیں، اس کی جمع قمامیسُ ہے، اسی لفظ کی دوسری صورت قوْمَسٌ ہے، ایک اور لفظ قَلَمّسٌ ہے، جس کے معنی بھی اس کنوئیں اور دریا کے ہیں جسمیں پانی بہت ہو، خِضَمٌّ دریا اور خِضْرِمٌ سمندر (البحر الغطمطم) کو کہتے ہیں (دیکھو قاموس للفیروز آبادی) شاید مزید تلاش سے اس کے لئے اور بہت سے

الفاظ مل جائیں، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کو دریا اور سمندر کتنے محبوب ہین، اور اُن کے لئے انھوں نے کتنے لفظ بنائے ہیں،

کشتی اور جہاز کے الفاظ | قدیم عربی زبان میں کشتی اور جہاز کے لئے عام طور سے دو لفظ بولے گئے ہیں، سَفِینَۃٌ اور فُلکٌ عرب کے قدیم شاعروں نے زیادہ تر سفینۃ اور قرآن نے زیادہ تر فلک کا استعمال کیا ہے، یہ دونوں خالص عربی لفظ ہیں، سَفَن کے معنی بسولے (تیشہ) سے لکڑی چھیلنے کے ہیں، سَفِین و سفینۃ کے معنی بسولے سے چھیلی ہوئی لکڑی، اس سے ظاہر ہے، کہ کشتی کا نام سفینۃ کیوں پڑا، فلکؔ کے معنی سمندر کی موج کے ہیں، اسی سے فُلک بمعنی جہاز کو شاید کوئی تعلق ہو،

قدیم عرب شعرا میں طرفہ اور اعشیٰ نے ایک اور لفظ بُوصِیٌّ کشتی کے معنی میں استعمال کیا ہے، مگر اہلِ لغت نے تصریح کی ہے کہ یہ فارسی لفظ بوزِیؔ کا معرب ہے، انہی دونوں نے بڑی کشتی یعنی جہاز کے لئے ایک اور لفظ خَلِیَّۃ بھی استعمال کیا ہے، قرآنِ پاک میں جہازوں کے لئے ایک لفظ واحد کی صورت میں جارِیۃ (الحاقہ - ۱) اور جمع کی صورت میں جوارِی (شوریٰ - ۴ و رحمان - ۱) آیا ہے اُسکے معنی رواں اور چلنے والی کے ہیں،

بڑے بڑے جہازوں کے ساتھ خطرہ کے وقت کے لئے بازائد سامان

کی باربرداری کے لئے جو چھوٹی کشتیاں ساتھ ہوتی تھیں، ان کو قارب کہتے تھے، القارب السفینۃ الصغیرۃ مع اصحاب السفن الکبار البحریۃ کالجنائب لھا تستخف لحوائجھم (لسان العرب) اس کی جمع قوارب اور اَقرُب ہے، حدیثِ دجّال میں ہے،

فجلسوا فی اقرُب السفینۃ — تو جہاز کی ساتھ والی چھوٹی کشتیوں میں بیٹھے،

(صحیح مسلم ذکر دجال)

عباسیوں کے زمانہ میں بہت سے نئے الفاظ کشتی کے معنوں میں بولے گئے ہیں، ابوعلی محسن تنوخی المتوفیٰ ۳۸۴ھ نے اپنی کتاب نشوار المحاضرہ میں دجلہ کی امیرانہ سواری کی کشتی کو جا بجا طیّار[1] کے نام سے یاد کیا ہے، اور زورق[2] کا ذکر بھی کیا ہے، جو چھوٹی سی تفریحی کشتی ہوتی تھی، اسی طرح ایک اور لفظ سنبک وسنبوک، وسنبوق پیدا ہوا، جو خفاجی (گیارہویں صدی) کے قول کے مطابق چھوٹی کشتی کو کہتے ہیں، جس کو اہلِ حجاز خاص طور سے کام میں لاتے ہیں، انہی معنوں میں مِعدیہ جس کی جمع معادِی ہے، چھوٹی کشتی کو کہتے ہیں[3]،

جہازرانی اور جہازراں عربی میں جہازرانی کے لئے سب سے عام لفظ مِلاحۃ کا ہے، کہتے ہیں کہ چونکہ سمندر کا پانی کھاری اور نمکین ہوتا ہے، اور عربی میں کھاری

---

[1] نشوار ص ۱۶ و ص ۳۹ طبع مارگولیتھ۔ [2] نشوار ص ۳۶، طبع مارگولیتھ [3] شفاء الغلیل

اور نمکین کو مِلْحٌ کہتے ہیں، اس لئے سمندر کے پانی سے نمک بنانے والے کو اوّلاً مَلّاح کہا گیا، پھر سمندر میں جانے والے کو ملّاح کہنے لگے اور اس سے فِعَالۃ کے وزن پر مِلاحۃ جہازرانی کے پیشہ کو کہنے لگے، دوسرا لفظ اس کے لئے سفانۃ ہے، جو ظاہر ہے کہ سفینۃ سے بنا ہے، اسی سے جہازراں کو مَلّاح اور سَفّان کہتے ہیں، بَحّار کا لفظ بھی بولتے ہیں، جو بحر سے بنایا گیا ہے،

خلیج فارس کے عرب جہازرانوں میں بعد کو ایک لفظ ناخوذۃ کا مستعمل ہوا ہے، اس کی جمع نواخذۃ بنائی گئی ہے، یہ لفظ ہندی فارسی ترکیب سے بنا ہے، جس کو ہم "ناخدا" کے لفظ سے جانتے ہیں، یہ "ناؤخدا" یعنی خدائے ناؤ کی مقلوبی ترکیب ہے، اسی طرح بحر روم کے عرب بحریوں میں جہاز چلانے والے کے لئے نُوتِیّ کا لفظ مستعمل ہے، یہ لفظ شعرائے جاہلیت (اعشیٰ) اور صحابہؓ کے زمانہ میں ہم کو ملتا ہے، (لسان العرب فی کلام ابن عباس) اہلِ لغت اس کے معنی یہ بتاتے ہیں،

والنُّوتِیّ المَلّاح الذی یدبّر السفینۃ،	نوتی، ملاح جو جہاز کا پورا انتظام کرتا ہے،

اس لفظ کو عربی وزن میں کر کے نَوّات کی صورت میں بھی بولا گیا ہے، ایک آیت کی تفسیر میں حضرت ابن عباسؓ سے مروی ہے،

انّھم کانوا نوّاتین ای ملّاحین   وہ لوگ نوّات یعنی ملاح تھے،

(لسان العرب)

یہ لفظ گو عربی میں قدیم زمانے سے مستعمل ہے مگر یہ خالص عربی نہیں، جوہری نے صحاح میں تصریح کی ہے کہ یہ اہلِ شام کا محاورہ ہے، (دیکھو صحاح میں لفظ نوت) وھو من کلام اھل الشام، اس سے پتہ چلتا ہے کہ رومی راستہ سے یہ لفظ شام ہو کر عرب میں آیا ہے، یہ اصل میں لاطینی لفظ NAUTIANS ہے جس سے فرنچ میں NAUTIQUE اور انگریزی میں، نیوی NAVY نیویگیشن NAVIGATION نیول NAVAL ناٹیکل NAUTICAL وغیرہ لفظ بنے ہیں،

لیکن کیا ہمارا ہندی "ناؤ" ان لفظوں کی اصل نہیں بن سکتا؟

جنوبی ہندوستان میں ایک شریف عربی النسل قوم نائت اور نوائت آباد ہے، خیال ہوتا ہے کہ وہ ان ہی نوّاتین یعنی عرب جہازرانوں کی اولادیں ہیں، جو بعد کو سواحلِ ہند پر آباد ہو گئی تھیں،

اس سلسلہ میں ایک عجیب وغریب لفظ خِلاسیؔ ہے جسکو ہم غلطی سے خلاصی سمجھتے ہیں، اور جہاز کے ادنی ملازموں اور ملاحوں پر اس کا اطلاق کرتے ہیں خَلَس عربی میں ملے جلے سیاہ و سپید کو کہتے ہیں، اور اس سے خِلَاسِیٔ اُس بچہ کو کہتے ہیں، جس کی ماں کالی

اور باپ گورا، یا باپ کالا، اور ماں گوری ہو، لسان العرب میں ہے والخلاسی الولد بین ابیض وسوداء او بین اسود وبیضاء وقال الازهری سمعت العرب تقول للغلام اذا کانت اُمّه سوداء وابوه عربیا فجاءت بولد بین لونیهما غلام خلاسیٌّ والانثیٰ خلاسیّة، یعنی ماں حبشن ہو اور باپ عرب ہو، یہ گویا عربوں کے دورِ ترقی میں اس قسم کا لفظ تھا جو آجکل کی اصطلاح میں "یوریشین" کا ہے، اس تشریح کے بعد اس حقیقت کو سامنے رکھئے کہ عربوں کے جہازات میں ادنی ملازمین ہمیشہ حبشی رہتے تھے، اور عرب حبشنوں کو گھروں میں باندی بنا کر رکھتے تھے، اور ان سے اولادیں ہوتی تھیں، اور وہ جہاز کے کاموں میں لگائے جاتے تھے، اور "خلاسی" کہلاتے تھے.

ملّاح کے لئے ایک اور لفظ عربی میں داریٌّ ہے، یہ لفظ اتنا پرانا ہے کہ حضرت علیؓ کے کلام میں واقع ہے، کانّہ قلعُ داریٍّ داری کے معنی ہیں الملّاح الّذی یلی الشّراع، وہ ملّاح جو جہاز کے بادبان (پال) کا انتظام کرتا ہے، ملّاح کے لئے ایک اور لفظ صاریٌ بھی عربی میں ہے، جو اعشیٰ میمون کے ایک قصیدہ میں آیا ہے، بعد کی عربی زبان میں رُبّان کا لفظ جہاز کے کپتان کیلئے

عام طور سے بولا گیا ہے، بظاہر قیاس ہوتا ہے کہ یہ عربی لفظ رُبّ بمعنی مالک و آقا سے نکلا ہے، پرانی عربی میں اس کے معنی کُل کے ہیں، مگر عجب نہیں کہ یہ فارسی لفظ "رَہبان" کی تعریب ہو، یعنی وہ شخص جو یہ دیکھتا ہے کہ جہاز ٹھیک راستہ پر چل رہا ہے، جیسے دیدبان کا لفظ خالص فارسی ہے، اور عرب جہاز رانوں میں عام طور سے مستعمل ہے، جہاز کے بلند ستون پر ایک چھوٹا سا صندوق سا بنا رہتا تھا، اُسپر ایک آدمی بیٹھکر جہاز کا سامنا دیکھتا رہتا تھا کہ سامنے سے کوئی دوسرا جہاز، یا طوفان، یا پہاڑ یا کوئی اور آفت تو نہیں آرہی ہے" اس کو دیدبان کہتے تھے،

عباسی عہد کے جہاز راں، جہاز کے عملہ کی دو قسمیں کرتے تھے، معمولی ملاحوں اور خلاسیوں کو اصحابُ الارجُل (پاؤں والے، یعنی ماتحت) اور بڑے افسروں کو رؤساءؔ[1] (سروالے یعنی افسر) کہتے تھے، اس کا واحد رئیس ہے، جو بعد کو بگڑ کر رَیِّس ہوگیا، اور جس کے معنی جہاز کے کپتان کے ہیں، عربی زبان کا آخری لفظ جو اس معنی میں نویں دسویں صدی ہجری میں استعمال ہوا ہے وہ معلّم[2] ہے، اس معنی میں ایک کم استعمال لفظ دَانَ ہے، جس کی دوسری شکلیں دائزا اور دَیبِز ہیں، یہ دوز سے مشتق ہے، جسکے

---

[1] مروج الذہب مسعودی جلد ۱ ص ۲۸۲، پیرس [2] الفوائد فی علم البحر والقواعد ابن ماجد سعدی ص ۲۴۲ پیرس،

معنی تجربہ، امتحان اور صنعتگری کے ہیں،

بندرگاہوں کیلئے الفاظ | بندرگاہ کے لئے عربی میں سب سے پرانا لفظ مَرْفَأ ہے، جو رَفَأ سے مشتق ہے، جس کے معنی کشتی ٹھہرانے کے ہیں، مِینا کا لفظ اس معنی میں بعد کو آیا ہے، جس کی جمع موانی ہے، ممکن ہے کہ یہ لفظ انا سے مشتق ہو، جس کے معنی ٹھہراؤ (تثبت و وقوف) کے ہیں، یہ لفظ تیسری صدی ہجری کی کتابوں میں ملتا ہے (کتاب البلدان یعقوبی الموجود ۲۷۸ھ ص ۳۳۸) اور آجکل بھی بولا جاتا ہے،

اِسکلہ کا لفظ اس معنی میں لاطینی سے آیا ہے،

بَنْدَر کا لفظ فارسی سے عربی میں آیا ہے،

سمندر کے گوشہ کو خور اور خلیج کہتے ہیں،

سواحل | ساحلِ بحر کے لئے قدیم لفظ جِدّ ہے، اسی سے حجاز کے مشہور ساحلی شہر کا نام جدّہ ہے، اس کے بعد شط اور شاطئ کے الفاظ ہیں، اور ساحل تو مشہور عام ہے، ضُفَّۃ، سیف، علبر اور حیزہ بھی ان ہی معنوں میں ہیں، لفظ عراق کے معنی اس شاداب چراگاہ کے ہیں، جو ساحل پر واقع ہو (لسان العرب) خفاجی نے شفاء الغلیل میں جو گیارہویں صدی کی تصنیف ہے، ساحل کے لئے ایک لفظ مہرقان کا ذکر کیا ہے، (ص ۱۸۰)

---

[1] لسان العرب و شفاء الغلیل،

جہازرانی کے عربی الفاظ ہم ذیل میں وہ تمام عربی الفاظ لکھتے ہیں، جو جہازرانی کے متعلقات میں ہیں، جن سے اندازہ ہوگا کہ اس قوم نے کہاں تک اس میں وسعت پیدا کی تھی،

لفظ	معنیٰ
اِقْلاع ،	بادبان کھولنا، روانہ ہونا،
اِنشاء ،	بادبان اٹھانا،
اشراع ،	"
ارفاء ،	بندر پر جہاز ٹھہرانا،
ارساء،	لنگر ڈالنا،
جذف ،	ڈانڈ سے کشتی کھینا،
جدف ،	"
مجداف ،	ڈانڈ، یا کھر، جن ڈنڈوں سے کشتی کھیتے ہیں،
مجذاف ،	"
مُرْدِیُ ،	"
مِقذف ،	"
مِقذاف ،	"
سُکّان ،	پتوار، دنبالہ کشتی ،

لفظ	معنیٰ
کَوثَل ،	پتوار، دنبالۂ کشتی،
قِلْع ،	بادبان،
شِراع	〃
جُلّ ،	〃
طائق ،	کشتی کے دو تختوں کے درمیان کی جگہ، ما بین خشبتین من السفینۃ،
دَقَل ،	کشتی کا وہ بلا جس میں بادبان بندھتا ہے،
صاری ،	〃
قَلَس	کشتی کا رسّا،
جُؤجُؤ،	کشتی کا اگلا حصہ،
دِسَار	وہ ڈوری یا کیل جس سے جہاز کے تختوں کو جوڑتے ہیں،
مِسمار،	کیل ،
سَمْر،	جہاز کے تختوں کو جوڑنا،
خَزْر	جہاز کے تختوں کو سینا،
قلف ،	تختوں کو سینا اور درازوں میں تار کول بھرنا،

لفظ	معنیٰ
لَوح ،	جہاز کا تختہ ،
مِلاح	بادِ موافق ،
شَحن ،	جہاز کو سامان سے بھرنا ،
زِیار ،	رسّا ،
مَخر ،	جہاز کا پانی کی سطح کو پھاڑنا ،
سابور و صابور و صبر ،	وہ بوجھ جس سے جہاز کو بوجھل کرتے ہیں ، مایثقل بہ السفینۃ (شفاء الغلیل خفاجی)

نئے الفاظ یہ تمام وہ الفاظ ہیں جو خالص عربی زبان کے ہیں ، اور قدیم ہیں ، اسلام کے بعد جب عربوں کی جہاز رانی نے ترقی کی تو بہت سے نئے الفاظ پیدا ہو گئے ، مثلاً خطف جہاز کھول کر روانہ ہونا سلیمان تاجر (۲۲۵ھ) اپنے سفرنامہ میں کہتا ہے ،

ھذہ کلمۃ یستعملھا اھل البحر یعنی یقلعون الی موضع (ص۱۵ - پیرس)	اس لفظ کو جہاز والے بولتے ہیں ، اس معنی میں کہ کسی دوسری جگہ کے لئے روانہ ہوئے ،

اس لفظ کے قدیم معنی "جھپٹنے" کے ہیں ، اسی طرح اِقلاع کو جو بادبان کھولنے کے معنی میں تھا ، جہاز چلانے کے معنی میں بولنے لگے ،

عذب کے معنی میٹھے پانی کے ہیں، اس سے استعذاب بنایا، معنی یہ کہ جہاز میں "میٹھا پانی بھر لینا" (سلیمان ص ۱۵) ساحل کے معنی میں ایک اور نیا لفظ بار شاید سنسکرت یا فارسی سے آیا ہے، سلیمان، مدراسی سواحل کے ذکر میں ایک مقام کلاہ بار کا ذکر کرتا ہے، پھر کہتا ہے،

والساحل کُلّ یقال له بار، (۱۸)	اور کل (؟) ساحل کو بار کہتے ہیں،

فارسی لغت نویسوں نے اس کے معنی "انبوہ اور جمعیت" کے لکھے ہیں، (دیکھو فرہنگِ جہانگیری) مگر لفظ رودبار، اور جوئبار، ادھر اشارہ کرتے ہیں، پھر افریقہ کی سمت "زنجبار" جنوبی ہندوستان میں ملیبار، کلاہ بار، ساحلی ملکوں اور شہروں کے ناموں کا جزء ہے، سنسکرت کا واڑ جیسے کاٹھیاواڑ، کارواڑ بھی شاید انہی معنوں میں ہو،

بحر روم اور بحر ہند کے اصطلاحات میں فرق

بحر روم اور بحر ہند کے اصطلاحات میں بھی فرق تھا، مثلاً بادبان والے بڑے ستون کو خلیجِ فارس اور بحرِ ہند والے دقل کہتے تھے، اور بحر روم والے صاری،

وتسمیه ارباب المراکب فی بحر الصین وغیرہ الدقل وتسمیه رجال البحر	بحر چین وغیرہ میں جہاز والے اسکو دقل اور بحر روم کے لوگ اوس کو صاری کہتے ہیں،

الرومی الصاری (ضمیمہ مسعودی

درسفرنامہ ابوالحسن سیرافی ص۱۹۶)

تعبیہ کے پرانے معنی سامان کرنے کے ہیں، پھر فوج کے درست کرنے کے معنوں میں آیا، بعد کو جہاز کو سامانوں سے بھر کر تیاری کر لینے کے معنی میں استعمال کیا گیا، (سلیمان ۱۵) اسی طرح نجل کے قدیم عربی معنی پھینکنے کے ہیں، پھر جہاز کو سامان و اسباب سے خالی کرنے کے معنی میں بولنے لگے، (عجائب الہند ابن شہریار ص۱۶) رکاب جمع راکب بمعنی سوار ہر سوار کیلئے بولتے تھے، بعد کو خاص جہازی مسافروں کے معنی میں اطلاق کیا گیا، اسی طرح مرکب (بمعنی سواری) کو جہاز کے لئے خاص کر لیا گیا، خبّ پہلے گھوڑے کے دوڑنے کو کہتے تھے، بعد ازیں وہ طوفانِ باد کے معنی میں مستعمل ہوا، (عجائب ص۱۴۲ و ۱۴۶)

تیسری صدی کا بحری سیاح ابوالحسن سیرافی اس لفظ کی یہ تفسیر کرتا ہے،

وتفسیر الخبّ الشدۃ العظیمۃ فی البحر (۱۹۵) اور خبّ کے معنی سمندر میں بڑی شدت کے ہیں،

دخیل الفاظ بہت سے الفاظ غیر زبانوں سے آکر داخل ہو گئے، چنانچہ خلیجِ فارس والوں میں فارسی، بحرِ ہند کے جہاز رانوں میں ہندی، چینی

جہاز رانوں میں چینی، بحر روم کے جہازیوں میں رومی و لاطینی الفاظ اور اصطلاحات پھیلے، ذیل میں ہم مثال کے لئے چند الفاظ لکھتے ہیں،

فارسی

لفظ	معنی	اصل
زَوْرَق،	چھوٹی کشتی	زورہ،
رُبّان،	کپتان یا پائلاٹ،	رَہبان،
رهنایج۔ رهمانی،	جہاز کے راستوں کا نقشہ،	رہنامہ،
ناخوذة،	ناخدا،	ناخدا،
سَنبوک، سنبوق، سنبک	چھوٹی کشتی،	سنبوزہ،
فَرْوَاز،	کشتی کا کنارہ،	پرواز،
اَنْجر، لَنْجر،	لنگر،	لنگر،
دَیْدَبْ، دیدبان،	دیدبان،	دیدبان

ھندی،

لفظ	معنی	اصل
دُونیج،	چھوٹی کشتی،	ڈونگی،
بارجه، بیرجه،	جہازوں کا بیڑہ،	بیڑہ

لفظ	معنی	اصل
هُودی	چھوٹی کشتی ،	ہوڑی ،
بلنج	جہاز کا کمرہ ،	پلنگ ؟
جوش	بادبان کا رسّا ،	
کنبیر ،	ناریل کی چھال کا رسّا ،	
بانانی ،	ہندی سوداگر ، پھر جہاز کے عام مسافر ،	بنیا

ایک قدیم لغت نویس ابن دُرید (المتوفی ۳۲۱ھ) نے اپنی جمہرۃ اللغۃ میں ایک لفظ سابجۃ لکھا ہے، جس کے معنی یہ دئے ہیں،

السابجۃ قوم من الھند	سابجہ ہندوستان کی ایک
یستاجرون للقتال فی السفن	قوم جو جہازوں میں لڑائی کیلئے
(۳ - ص۵۰۴)	نوکر رکھی جاتی ہے ،

"سابجہ" کی ہندی اصلیت نہیں معلوم ،

چینی

چینی زبان کا ایک لفظ جُنک ہے، جس کو ابن بطوطہ نے چین کے جہازوں کے ذکر میں جب وہ جنوبی ہند سے چینی جہاز پر سوار ہوا ہے،

استعمال کیا ہے، اس کے معنی بڑے جہاز کے ہیں، دوسرا لفظ زو ق ہے جو چینی زاو ہے، یہ ایک قسم کی کشتی ہوتی تھی،

یونانی اور لاطینی

لفظ	معنی	اصل
اوقیانوس،	محیط اعظم،	ایکیانوس
اِسْطم،	قعرِ دریا،	اسٹوما،
جَرْبیا،	جہاز میں شمالی ہوا	گرپیاس
جُون،	خلیج،	گونیا،
سطام،	کشتی کا اگلا حصہ،	اسٹوما،
شلاریہ،	ایک قسم کی کشتی،	سلرّیان
طونس،	کشتی کا رستا	ٹونس
قرطیل،	خاکنائے،	اکروٹیریان
قرقور،	بڑی کشتی،	کرکورس،
قریّۃ،	بادبان کا تھب،	کیریا،
قِفیر،	تارکول یا وہ روغن جس سے جہاز کے تختے طلا کئے جاتے تھے،	کیروس،

لفظ	معنی	اصل
عدولیۃ	کشتی	اڈوِس
نُوْل، ناولون،	جہاز کا بوجھ اور کرایہ،	ناوُلان،
نوتی،	ملّاح،	ناوُٹیس،
کُمپاصؔ[1]،	بحری راستوں کا نقشہ،	کمپاس،

یہ تمام الفاظ رومیوں کے ذریعہ سے عربوں تک پہنچے، اوران کو انھون نے بے تکلف استعمال کیا،

جنگی جہازوں کیلئے الفاظ، | جنگی جہازون کا ذکر میں نے قصدًا نہیں چھیڑا ہے، کہ وہ ایک مستقل بحث ہے، تاہم اس سلسلہ میں چند الفاظ یہاں کہدینا چاہتا ہوں، عربوں نے جنگی جہازوں کا سامان رومیوں سے لیا، اس لئے اس میں اُن کے بہت سے الفاظ بھی عربی میں آگئے، ان میں سب سے پہلا لفظ " اُسطول" کا ہے، جس کی جمع اساطیل آتی ہے، اور جس کے معنی جنگی جہازوں کے بیڑہ کے ہیں، یہ یونانی لفظ ہے (مقریزی اور ابن خلدون نے اساطیل کا ذکر کیا ہے)

ایک اور لفظ شمالی افریقہ اور سسلی کی لڑائیوں میں شلندی کا آتا ہے، ابن اثیر میں ہے (حوادث ۳۲۷ھ) فلقیھم ادلعون

---

[1] ان الفاظ کے لئے دیکھو میری کتاب لغات جدیدہ کا ضمیمہ،

شلندی للروم . . . . . . واخذ منھم المسلمون عشر شلندیات
یہ شلندی ایک خاص قسم کے جنگی جہاز کو کہتے تھے، یہ یونانی لفظ ہے اسکی اصل سلنڈین یا کلنڈین ہے، بحرروم کے سلسلہ میں ایک اور لفظ شینی استعمال ہوا ہے، ابن اثیر میں شہر مہدیہ کی آبادی کے ذکر میں (حوادث ۳۰۳ھ ہے کہ تسع مائۃ شینی، یہ ایک قسم کا بڑا جنگی جہاز ہوتا تھا، جو (۱۴۰) ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، اس کی جمع شوانی آتی ہے (مقدمہ ابن خلدون ص ۲۱۱) تمدن عرب کے ضمیمہ میں پوپ کے کتبخانہ کی ایک قلمی عربی تاریخ صقلیہ سے یہ عبارت نقل کی گئی ہے، واما الشینی وسیمی الغراب فانہ یجذف بمأتہ واربعین مجذافا وفیہ المقاتلۃ والمجذافون۔

ایک اور جنگی کشتی کا نام غُراب ہے، لفظی معنی اس کے کوے کے ہیں، فرنچ میں کوّے کو CORVETT اور لاطینی میں CORVUS (کاروس) کہتے ہیں، یہ دونوں لفظ ایک اصل سے ہیں، مگر معلوم نہیں، ان دونوں میں اصل کون ہے، اور نقل کون؟ خفاجی نے جو گیارھویں صدی کے مصنفین میں ہے، شفاء الغلیل میں لکھا ہے، کہ تحقیق نہیں کشتی کے لئے یہ لفظ تشبیہ کے طور پر مستعمل ہوا ہے، یا کوئی اور وجہ ہے؟ آصفی مکی گجراتی نے ظفر الوالہ میں جو سلاطین گجرات کی عربی تاریخ ہے، جہاز کے لئے ایک نیا لفظ برشتہ استعمال کیا ہے[1]،

---

[1] ظفر الوالہ جلد اول ص ۳۶ و ص ۱۴۱، (لنڈن)

بہت سے اور نئے الفاظ بھی جنگی جہازوں کی مختلف قسموں کے لئے عربی میں پیدا ہوئے، جیسے عرّادة، طرّادة، مسطّحات، حرّاقہ، بطسہ بھی ایک لفظ ہے جو جہازوں کے معنی میں ہے، اس کی جمع بُطَس ہے، عماد کاتب اصفہانی نے سلطان صلاح الدین کے عہد میں الفتح القسی میں استعمال کیا ہے، (دیکھو ص ۲۸۴ بریل)

جنگی جہازات جہاں بنتے تھے، ان کو عربی میں دارالصناعة کہتے تھے، یہی لفظ ہے جو اسپینی کی راہ سے یورپین زبانوں میں جا کر ڈرسنا اور ارسنل بنگیا ہے،

عربی بحری الفاظ یورپین زبانوں میں حسب ذیل عربی وفارسی الفاظ اسپینی و پرتگالی کے ذریعہ سے یورپ کی زبانوں میں آج تک مستعمل ہیں، جن سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ عربوں کے بحری تمدن و ترقی سے اہلِ یورپ کس حد تک مستفید ہوئے ہیں،

عربی اصل	یورپین،
دارالصناعہ	FR. DARSE EN. EN. ARSENAL.
امیرالبحر یا امیرالرحل.	PR. AMIRALH. FR. AMIRAL. EN. ADMIRAL.
الرئیس،	ARRAEZ.
غراب،	CORVETT.

فُلک
FLUG A

قَلف
CALPAT

انجر، لنجر،
ANCHOR

الحرّاقہ
ALHURREGO

حبل و کبل،
CABLE

ہم نے الفاظ کی بحث کو قصداً طول دیا ہے، کیونکہ اگر انہی الفاظ پر غور کیا جائے تو عربوں کی جہاز رانی، اس کی ترقی، اس کی وسعت اور اس کے ذریعہ سے مختلف قوموں سے ان کے میل جول، اور اختلاط کی پوری تاریخ، مجسّم ہو کر سامنے آجاتی ہے،

جن قدیم عربی الفاظ کی فہرست اوپر دی گئی ہے، خواہ وہ خاص عربی الاصل ہوں، یا کسی دوسری زبان سے آئے ہوں وہ یہ پتہ دیتے ہیں کہ عربوں کو اسلام کے پہلے بھی جہاز رانی سے شغف تھا،

قدیم عربی اشعار

عربوں کی قبل از اسلام تاریخ کا واحد اور تنہا ذریعہ ان کے اشعار ہیں، ظاہر ہے کہ جہاز رانی اور دریا اور سمندر کے متعلق انہی شاعروں کے کلام میں ذخیرہ مل سکتا ہے، جو دریا اور سمندر کے کنارے رہتے

ہوں، چنانچہ عرب شاعروں میں اس کی تلمیحات زیادہ تر اُن شاعروں کے کلام میں ملتی ہیں، جن کی آمد و رفت بحرین، خلیج فارس، اور عراق کے اُن عرب شاہی درباروں میں تھی جو دجلہ اور فرات کے کناروں پر حکمراں تھے، اور جو عام طور سے مَنَاذِرہ یا الِ مُنذر کہلاتے تھے، اور جن کا دارالریاست حِیرہ تھا،

نوجوان عرب شاعر طرفہ جو اسلام سے بیس پچیس برس پہلے گذرا ہے، اور جسکا تعلق بحرین اور حیرہ سے تھا، اپنے سبعہ معلقہ والے مشہور قصیدہ میں کئی مرتبے اپنی بادپیما اونٹنی اور اس کے داہنے بائیں ہلنے والے محمل کو، ادھر اودھر ہلنے والے بڑے جہاز سے، اور اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کو کشتی کے پتوار (سکّان) سے تشبیہ دیتا ہے، کہتا ہے،

كَاَنَّ حُدُوجَ الْمَالِكِيَّةِ غُدْوَةً	قبیلہ مالک کی خاتون کے محمل صبح کی روانگی کے
خلايا سفين بالنَّوَاصِفِ من دَدٍ	وقت نواصف میں بڑے جہاز معلوم ہوتے تھے،
عَدُولِيَّةٌ. أَوْ مِنْ سَفِيْنِ ابْنِ يَامِنٍ	بڑے رومی جہاز، یا ابن یامن کے جہازوں
يَجُورُ بِهِ الْمَلَّاحُ طَوْرًا وَّيَهْتَدِي	میں سے جنکو ملاح لیکر کبھی بھٹکتا ہو اور کبھی ٹھیک راستہ پر چلتا ہے،

ان شعروں میں بحر ناپیدا کنار میں ملاحوں کا جہازوں کو لیکر چلنا، اور کبھی بھٹکنا اور کبھی ٹھیک راستہ پر پتہ پاکر چلانا بڑی خوبصورتی سے

ادا ہوا ہے، اخیر شعر میں ایک عرب جہاز راں کا نام "ابن یامن" آیا ہے، جو بہت سے جہازوں کا مالک تھا، کہتے ہیں کہ ابن یامن بحرین کا عرب باشندہ تھا، جو بڑے بڑے جہاز بناتا تھا، اور جس کی شہرت نے ضرب المثل کی حیثیت اختیار کر لی تھی، ابن یامن کا ذکر امرء القیس نے بھی اپنے ایک شعر میں کیا ہے، کہ وہ بحرین میں قصرِ مشقر کے پاس بہت سے باغوں کا مالک تھا،

أَوِ المكرعَاتِ مِنْ نَخِيلِ ابْنِ يَامِنٍ دُوَيْنَ الصَّفَا اللَّائِي يَلِينَ الْمُشَقَّرَا

والمشقر حصن فی البحرین بناه کسریٰ (جمهرة اشعار العرب لابن درید ص ۱۲۹)

بہرحال ابن یامن کوئی جہاز ساز ہو یا جہاز راں ہو، بہرحال وہ عہدِ جاہلیت میں تھا، مگر یامن نام سے جو عبرانی نام "یامین" کی عربی شکل ہے، میرا یہ قیاس ہوتا ہے کہ یہ اُس عہد کے کسی عرب یہودی سوداگر کے جہازات ہونگے، **طرفہ** اس کے بعد سمندر میں جہاز کے زور سے چلنے سے پانی جس طرح پھٹتا ہے، اس کی تصویر کھینچتا ہے، جس سے اسکا مشاہدہ معلوم ہوتا ہے،

يَشُقُّ حُبَابَ المَآءِ حَيزُومُهَا بِهَا اس جہاز کا سینہ پانی کی موجوں کو اس سے

كَمَا قَسَمَ التُّرْبَ المُفَايِلُ بِالْيَدِ اس طرح پھاڑتا ہے جس طرح بچے مٹی کے

کھیلنے میں مٹی کے ڈھیر کو ہاتھ سے کاٹ کر دو حصوں میں

اس کے بعد وہ ایک شعر میں اپنی اونٹنی کی لمبی گردن کی تعریف اس طرح کرتا ہے،

واتلعُ نھّاضٌ اذا صعدت بہ — اٹھی ہوئی لمبی گردن والی ہے جب وہ اس کے

کسکّانِ بوصیٍّ بدجلۃ مُصْعِدِ — سہارے سے اونچی ہوتی ہے تو وہ جہاز کا پتوار

معلوم ہوتی ہے جو دجلہ میں اوپر چڑھا جاتا ہو،

اس شعر سے اُس زمانہ کی نہرِ دجلہ میں جہازوں کے چلنے کا حال معلوم ہوتا ہے، غور کے قابل چیز طرفہ کے ان دونوں شعروں کے دو لفظ ہیں، پہلے شعر میں وہ جہاز کے لئے عدولیۃ کا لفظ استعمال کرتا ہے، جس کی نسبت اوپر معلوم ہو چکا ہے کہ یونانی ہے، اور رومیوں کے استعمال میں تھا، وہ بحرِ روم کی اصطلاح ہوگی، دوسرے شعر میں وہ جہاز کو بوصیٌّ کہتا ہے، جو فارسی الاصل ہے، اور جو خلیجِ فارس اور دجلہ کی بولی ہوگی، ایک ہی شاعر کا ایک ہی قصیدہ میں ایک ہی معنی کے لئے دو ایسے مختلف لفظوں کا استعمال کرنا، جو دو قوموں کی دو زبانوں سے اور دو مختلف سمندروں سے متعلق ہوں، یہ ظاہر کرتا ہے کہ عرب کے بحری تعلقات اُس وقت کی دنیا کی دونوں قوموں سے برابر کے تھے، ادھر خلیجِ فارس سے وہ وابستہ تھے، اور اُدھر بحرِ روم سے،

عرب جاہلیت کے مشہور شاعر اعشیٰ میمون کا تعلق بھی حیرہ کے

دربار سے تھا، اس کو اکثر خلیجِ فارس اور دجلہ و فرات کے دیکھنے کا موقع ملا ہوگا، وہ متعدد شعروں میں، جہاز اور دریا کا ذکر کرتا ہے، اور اپنے ممدوح کے جود و سخا کی تشبیہ بہتے ہوئے دریا، اور اُمنڈتے ہوئے سمندر سے دیتا ہے،

ومامزبدٌ من خلیجِ الفُراتِ جَوْنٌ غوادبة تلتَطِمُ

خلیجِ فرات کا کف سے بھرا ہوا سیاہ دریا جس کی موجیں متلاطم ہوں

یکبُّ الخلیّةَ ذاتِ القَلاعِ قدکادجُؤجؤُھا ینحطم

جو بادبان والے بڑے جہاز کو اس طرح اُلٹ دے کہ اسکا اگلا حصہ ٹوٹ جانے کو ہو

تکأکأَ ملّاحُھَا وسْطھَا منَ الخوْفِ کوثلھَا یلتزِمُ

جس کا ملاح اُس کے بیچ میں خوف سے اس کے پتوار سے چمٹا ہو،

ان شعروں میں اس جاہلی شاعر نے بحری طوفان کا پورا نقشہ کھینچ دیا ہے،

ایک اور قصیدہ میں وہ اپنے ممدوح کے ابرِ کرم کا تماشا ان لفظوں میں دکھاتا ہے،

ومارائحٌ رَوَّحتہُ الجنُوبُ یُروّی الزُّروعَ وَیعلُوالدِّیَارا

اور نہ شام کا برسنے والا بادل جس کو باد جنوب چلاتی ہے، کھیتوں کو سیراب کرتا، اور آبادیوں پر چھاتا ہوا،

یکبُّ السّفینَ لاَذقانِہٖ ویَصرعُ بالعبرِ اثلاً وَزارا

کشتیوں کو ٹھڈیوں کے بل گراتا، اور ساحل پر اثل اور زار کے درختوں کو پچھاڑتا،

اذا رَهبَ الموجَ نوتیُّہٗ یحُطُّ القلاعَ ویرخی الزیارا

جب ان کا ملاح موج کو دیکھکر ڈرتا، اور بادبان کو اتارتا اور ڈوری کو ڈھیلی کرتا[1]

یہ اشعار بھی ابر و باد اور موج و تلاطم کے وقت ملاح کی حالت کی تصویر کھینچتے ہیں، ایک اور شعر میں وہ فرات کی موج اور کشتی کا تذکرہ کرتا ہے[1]،

مِثلَ الفُراتیِّ اذا مَا طَمَا — فرات کی طرح جب وہ موجزن ہوتا ہو

یَقذِفُ بِالبُوصیِّ و بِالمَاھِرِ — تو جہاز اور شناور کو دور پھینکدیتا ہے،

اعشیٰ کے ہاں نُوتیٌ کا لاطینی اور بوصی کا فارسی لفظ عرب کے دونوں بحری مرکزوں کو یکجا کرتے ہیں،

سب سے زیادہ تعجب انگیز شعر وہ ہے، جو دیارِ ربیعہ (عراق) کے بسنے والے بنو تغلب کے مغرور بہادر شاعر عمرو بن کلثوم کے اس فخریہ میں ہے، جو سبعہ معلّقہ کا پانچواں قصیدہ ہے، وہ فخر کے جوش و خروش میں کہتا ہے،

مَلأْنَا البَرَّ حتّیٰ ضَاقَ عنَّا — ہمنے خشکی کو (فوجوں سے) اسطرح بھر دیا کہ

وَمَوجُ البحرِ نَملُؤہٗ سَفِینَا — میدان تنگ ہوگیا، اور ہم تری میں سمندر کی موج کو کشتیوں سے بھر دیتے ہیں،

---

[1] ان اشعار کیلئے دیکھو دیوانِ اعشیٰ مطبوعہ گب سیریز ۱۹۲۸ء مرتبہ روڈ الف گیر ص ۳۱ و ۴۰ و ۱۰۵

اس شعر سے نہ صرف عربوں کا نڈر بحری ہونا، بلکہ جنگی جہازوں کی لڑائیوں سے بھی آشنا ہونا ظاہر ہوتا ہے،

ایک اور تغلبی شاعر اخنس بن شہاب تغلبی اپنے قبیلہ لکیز بن عبد القیس کی مدح میں کہتا ہے،

لُكَيْزٌ لَهَا الْبَحْرَانِ وَالسَّيْفُ كُلُّهُ	لکیز کے قبضہ میں دونوں سمندر اور بحرین
وَاِنْ يَّاْتِهَا بَاْسٌ مِّنَ الْهِنْدِ كَارِبٌ	کا کل کنارہ ہے، اگرچہ ہند سے اس کو غم افزا تکلیف آئے،

(ابن حائک ہمدانی ص۲۰۲)

اس شعر سے اس قبیلہ کے ہند کے بحری تعلقات پر روشنی پڑتی ہے،

ایک اور عرب شاعر دریا میں کشتی کی رفتار کی تصویر اس طرح کھینچتا ہے[1]،

مَوَاخِرُ فِيْ سَمَاءِ الْيَمِّ مُقْلِعَةٌ	وہ جہاز جو سمندر کے آسمان کو بادبان اٹھائے
اِذَا عَلَتْ ظَهْرَ مَوْجٍ ثُمَّتَ انْحَدَرَتْ	پھاڑتے ہیں، جب وہ کسی موج کی پیٹھ پر چڑھتے ہیں، پھر اترتے ہیں،

قرآن پاک،

عرب جاہلیت کی تاریخ کا سب سے محفوظ سرمایہ قرآنِ پاک ہے، جو اس

---

[1] لسان العرب لفظ قلع،

وقت سے آج تک ہر تحریف و تغیر سے پاک موجود ہے۔ قرآنِ پاک میں جہازوں اور سمندروں کا ذکر اس کثرت سے ہے، کہ سب کو اس موقع پر سمیٹنا بھی مشکل ہے، قرآنِ پاک میں جہازوں کا ذکر اٹھائیس آیتوں میں ہے، (۲۲) آیتوں میں "فُلک" کے لفظ کے ساتھ، دو جگہ جَوَارِ کے ساتھ ایک آیت میں سفینۃ کے اور ایک میں ذاتِ الواحٍ وّدُسُرٍ کی تلمیح کے ساتھ، اور ایک اور آیت میں بلفظ جاریۃٌ،

قرآنِ پاک میں کشتی کی تاریخ کا آغاز حضرت نوحؑ کے طوفان کے سلسلہ میں ہوتا ہے، حضرت نوحؑ کو کشتی بنانے کا حکم ہوتا ہے،

وَاصْنَعِ الْفُلْكَ بِاَعْيُنِنَا، (ھود ۴) اور ہماری آنکھوں کے سامنے تو ایک جہاز بنا،

یہ جہاز کن سامانوں سے بنا تھا، وہ اس تلمیح سے ظاہر ہے،

وَحَمَلْنٰهُ عَلٰى ذَاتِ اَلْوَاحٍ وَّدُسُرٍ اور ہم نے اسکو تختوں اور کیلوں والی چیز پر بار کرلیا، (قمر۔ ۱)

اس سے معلوم ہوا کہ لکڑی کے تختوں میں سوراخ کر کے کیلوں سے ان کو جڑ کر کشتی تیار کرتے تھے، اور وہ ایسی مضبوط تھی، کہ کوہ مثال موجوں کے تھپیڑے برداشت کرتی چلی جاتی تھی،

وَهِيَ تَجْرِيْ بِهِمْ فِيْ مَوْجٍ كَالْجِبَالِ اور وہ کشتی ان کو لے کر پہاڑوں کی طرح بلند موجوں میں تیرتی چلی جاتی تھی، (ہود۔ ۴)

یہ جہاز پہاڑیوں کی طرح بڑے اور اونچے ہوتے تھے، وہ سمندروں کی موجوں میں ہواؤں کے سہارے جب صحیح وسلامت چلتے پھرتے نظر آتے تھے، تو خدا کی قدرت نظر آتی تھی، فرمایا،

وَمِنْ اٰیٰتِهِ الْجَوَارِ فِی الْبَحْرِ كَالْاَعْلَامِ، اِنْ یَّشَاْ یُسْكِنِ الرِّیْحَ فَیَظْلَلْنَ رَوَاكِدَ عَلٰی ظَهْرِهٖ ؕ اِنَّ فِیْ ذٰلِكَ لَاٰیٰتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُوْرٍ ۙ (شوریٰ - ۴)	اور خدا کے عجائباتِ قدرت میں سے سمندر میں پہاڑیوں کی طرح اونچے چلنے والے جہاز ہیں، اگر وہ چاہے تو ہوا کو ساکن کردے تو وہ چلتے جہاز، سمندر کی پشت پر جم کر رہ جائیں، اس میں ہر ثابت قدم شکر گذار کے لئے کئی نشانیاں ہیں،

ایک اور آیت سے معلوم ہوتا ہے کہ ان جہازوں کے بادبان بھی پہاڑیوں کی طرح اونچے ہوتے تھے،

وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنْشَاٰتُ فِی الْبَحْرِ كَالْاَعْلَامِ، (رحمان ۱)	اور اسی کی قدرت ہے کہ سمندر میں پہاڑیوں کے اتنے اونچے بادبان اڑاتے ہوئے جہاز چل پھر رہے ہیں،

قرآن نے جا بجا انسانوں پر عموماً، اور عربوں پر خصوصاً اپنا یہ احسان جتایا ہے کہ اس نے کشتیوں کی سواری بخشی، جو تم کو اور تمہارے سامانِ تجارت کو ہر جگہ آسانی سے لئے پھرتی ہے،

اَللّٰہُ الَّذِیْ سَخَّرَ لَکُمُ الْبَحْرَ لِتَجْرِیَ الْفُلْکُ فِیْہِ بِاَمْرِہٖ وَلِتَبْتَغُوْا مِنْ فَضْلِہٖ وَلَعَلَّکُمْ تَشْکُرُوْنَ، (جاثیہ-۲)

وہی اللہ جس نے سمندر کو تمہارے قابو میں کر دیا، تاکہ اُس کے حکم سے جہاز اُس میں چلیں، اور تاکہ اُس کے فضل و کرم (تجارت) کو ڈھونڈو اور تاکہ تم اُس کے شکرگذار ہو،

اَلَمْ تَرَ اَنَّ اللّٰہَ سَخَّرَ لَکُمْ مَّا فِی الْاَرْضِ وَالْفُلْکَ تَجْرِیْ فِی الْبَحْرِ بِاَمْرِہٖ، (حج-۹)

کیا تو نہیں دیکھتا کہ اللہ نے جو کچھ خشکی میں ہے اور تری میں اُن جہازوں کو تمہارے قابو میں کر دیا ہے جو اس کے حکم سے سمندر میں چلتے پھرتے ہیں،

ایک جگہ سمندر کے علاوہ چھوٹے دریاؤں کا بھی ذکر ہے، جن سے مقصود غالباً خلیجِ فارس، دجلہ، فرات، بحرِ میت، خلیج عقبہ، اور دریائے نیل ہیں، جہاں عام عرب اور خاص طور سے قریش تاجروں کی حیثیت سے آتے جاتے رہتے تھے،

وَسَخَّرَ لَکُمُ الْفُلْکَ لِتَجْرِیَ فِی الْبَحْرِ بِاَمْرِہٖ وَسَخَّرَ لَکُمُ الْاَنْھٰرَ، (ابراہیم-۵)

اور خدا نے جہازوں کو تمہارے قابو میں کر دیا، کہ وہ اُسکے حکم سے سمندر میں چلیں اور دریاؤں کو تمہارے قابو میں کر دیا،

یہ جہاز جن اغراض سے اس وقت چلتے تھے، اور ان سے جو کام

اہل عرب لیتے تھے، ان کی تفصیل یہ ہے،

وَهُوَ الَّذِي سَخَّرَ الْبَحْرَ لِتَأْكُلُوا مِنْهُ لَحْمًا طَرِيًّا وَّتَسْتَخْرِجُوا مِنْهُ حِلْيَةً تَلْبَسُونَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ مَوَاخِرَ فِيهِ وَلِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهٖ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُونَ، (نحل - ۲)	اور وہی اللہ جس نے سمندر کو تمہارے قبضہ میں دیدیا، تاکہ تم اس میں سے نکالکر تازہ گوشت (مچھلیاں) کھاؤ، اور اُس سے اپنے زیب و زینت کے سامان (موتی مونگے) نکالو، جن کو تم پہنتے ہو، اور تو دیکھتا ہے کہ اس میں جہاز پانی کو چیرتے پھاڑتے چلتے ہیں، تاکہ تم خدا کے شکر گذار ہو،
وَالْفُلْكِ الَّتِي تَجْرِي فِي الْبَحْرِ بِمَا يَنْفَعُ النَّاسَ، (بقرہ - ۲۰)	اور اُن جہازوں میں اللہ کی قدرت کا نشان ہے جو انسانوں کے لئے کارآمد سامانوں کو لیکر سمندر میں چلتے ہیں،

ایک جگہ دو دریاؤں کا ذکر کیا گیا ہے، جنمیں سے ایک میٹھا اور دوسرا کھاری ہے، اور دونوں سے مچھلیاں اور ایک سے موتی اور مونگے نکلتے ہیں، اور اُس میں جہاز بھی چلتے ہیں، ان دونوں دریاؤں سے خلیج فارس اور فرات مراد ہیں، فرات کا پانی میٹھا اور خلیج کا کھاری ہوتا ہے،

وَمَا يَسْتَوِي الْبَحْرَانِ هٰذَا عَذْبٌ فُرَاتٌ سَائِغٌ شَرَابُهٗ	دونوں دریا برابر نہیں، یہ تو میٹھا خوش مزہ اور خوشگوار ہے، اور وہ کھاری بدمزہ ہے،

وَهٰذَا مِلْحٌ اُجَاجٌ، وَمِنْ كُلٍّ تَاْكُلُوْنَ لَحْمًا طَرِيًّا وَّتَسْتَخْرِجُوْنَ حِلْيَةً تَلْبَسُوْنَهَا وَتَرَى الْفُلْكَ فِيْهِ مَوَاخِرَ لِتَبْتَغُوْا مِنْ فَضْلِهٖ وَلَعَلَّكُمْ تَشْكُرُوْنَ،

(فاطر-۲)

اور ہر ایک سے تم تازہ گوشت (مچھلیاں) کھاتے ہو، اور زیب و زینت کے سامان نکالتے ہو جس کو پہنتے ہو، اور اس میں جہاز پانی کو پھاڑتے تجھے نظر آتے ہیں، تاکہ تم اُس کے فضل و کرم کی دولت تلاش کرو، اور تاکہ شکر گذار بنو،

انہی دونوں دریاؤں کا ذکر سورۂ رحمان میں بھی ہے،

مَرَجَ الْبَحْرَيْنِ يَلْتَقِيَانِ، بَيْنَهُمَا بَرْزَخٌ لَّا يَبْغِيَانِ، فَبِاَيِّ اٰلَاۤءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ، يَخْرُجُ مِنْهُمَا اللُّؤْلُؤُ وَالْمَرْجَانُ، فَبِاَيِّ اٰلَاۤءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبَانِ، وَلَهُ الْجَوَارِ الْمُنْشَئٰتُ فِى الْبَحْرِ كَالْاَعْلَامِ، فَبِاَيِّ اٰلَاۤءِ رَبِّكُمَا تُكَذِّبٰنِ،

(رحمان - ۱)

اُس خدا نے دونوں دریاؤں کو اس طرح ملایا ہے کہ دونوں اکٹھے ہو جاتے ہیں، اور ان دونوں کے بیچ میں ایک پردہ ہے، کہ ایک دوسرے پر دست درازی نہیں کرتے، تو تم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کروگے، اُن سے موتی اور مونگے نکلتے ہیں تو تم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کروگے اسی کے وہ جہاز ہیں جو اونچے پہاڑوں کے مانند بادبان اُڑائے سمندر میں چلتے ہیں، تو تم دونوں اپنے پروردگار کی کن کن صفتوں کا انکار کروگے،

یہ جہاز موافق ہوا کے زور اور اُس کے سہارے سے چلتے تھے،

وَمِنْ اٰیٰتِہٖٓ اَنْ یُّرْسِلَ الرِّیَاحَ مُبَشِّرٰتٍ وَّلِیُذِیْقَکُمْ مِّنْ رَّحْمَتِہٖ وَلِتَجْرِیَ الْفُلْکُ بِاَمْرِہٖ وَلِتَبْتَغُوْا مِنْ فَضْلِہٖ وَلَعَلَّکُمْ تَشْکُرُوْنَ ، (روم - ۵)	اور اُس کے عجائبِ قدرت میں سے ایک یہ ہے کہ وہ خوشخبری پہنچانے والی ہوائیں چلاتا ہے تاکہ تم کو اپنے فضل وکرم کی لذت چکھائے، اور تاکہ جہاز اس کے حکم سے چلیں، اور تاکہ تم تجارت کے ذریعہ خدا کی مہربانی کو تلاش کرو، اور تاکہ تم شکر ادا کرو،

ان اوپر کی آیتوں سے یہ بالکل ظاہر ہے کہ اہلِ عرب میں اس وقت کشتی بانی اور جہاز رانی سے تین کام لئے جاتے تھے،

۱- کشتیوں سے مچھلیوں کا شکار،

۲- دریا سے موتیوں اور مونگوں کا نکالنا،

۳- سوداگری اور تجارت کے سامان و اسباب کو دوسرے ملکوں میں لے جانا، اور فائدہ اٹھانا،

ناپیداکنار سمندروں میں لکڑی کے چند تختوں پر، ہواؤں کے رحم وکرم پر ضعیف وناتواں انسانوں کا سفر کس قدر خطروں سے لبریز تھا، ایسی حالت میں کبھی ان جہازوں کا مقابلہ جب مخالف ہواؤں سے

ابر و باد سے، اور طوفانوں سے پڑتا ہوگا، تو ہر طرف سے پانی کی موجوں میں موت کا کس قدر دلخراش منظر نظر آتا ہوگا، ان مایوسیوں کے بادل میں اگر امید کی بجلی کسی طرف سے چمکتی ہوگی، تو وہ صرف قدرت والے خدائے واحد کی نگاہِ کرم سے،

وَاٰيَةٌ لَّهُمْ اَنَّا حَمَلْنَا ذُرِّيَّتَهُمْ	اور ان کے لئے (ہماری) ایک نشانی یہ ہے
فِى الْفُلْكِ الْمَشْحُوْنِ وَخَلَقْنَا	کہ ہم نے ان کی اولاد کو بھرے ہوئے جہاز
لَهُمْ مِّنْ مِّثْلِهٖ مَا يَرْكَبُوْنَ	میں لاد ا ہے، اور بھی اسی قسم کی سواریاں
وَاِنْ نَّشَاْ نُغْرِقْهُمْ فَلَا صَرِيْخَ	اُن کے لئے پیدا کیں، اور اگر ہم چاہیں تو
لَهُمْ وَلَا هُمْ يُنْقَذُوْنَ ۙ اِلَّا	ان کو ایسا ڈبو دیں، کہ پھر مدد کی کوئی
رَحْمَةً مِّنَّا وَمَتَاعًا اِلٰى حِيْنٍ	آواز بھی نہ نکلے، اور نہ وہ بچائے جاسکیں
	لیکن ہماری رحمت ہی، اور دنیا میں کچھ دن
(یٰس - ۳)	کیلئے آرام اور چین ان کو اٹھا لینا،

دوسری آیت میں عام اہل عرب اور خصوصاً قریش کو انسان کی فطری درماندگی، اور عاجزی سمندروں میں وقت پر خدا کی یاد اور نجات کے بعد پھر بادۂ غفلت کی سرشاری کا عکس اُن کے ذاتی تجربہ ومشاہدہ کے آئینہ میں دکھایا گیا ہے،

فَاِذَا رَكِبُوْا فِى الْفُلْكِ دَعَوُا اللّٰهَ   تو جب وہ جہاز میں سوار ہوتے ہیں تو

مُخْلِصِيْنَ لَهُ الدِّيْنَ، فَلَمَّا نَجّٰهُمْ اِلَی الْبَرِّ اِذَا هُمْ يُشْرِكُوْنَ، (عنکبوت - ۷)

بڑے خلوص کے ساتھ خدا کو پکارتے ہیں پھر جب خدا اُن کو نجات دیکر خشکی میں لاتا ہے تو دفعۃً وہ شرک کرنے لگتے ہیں،

اسی مضمون کو ایک دوسری آیت میں مؤثر طریقہ سے ادا کیا ہے

اَلَمْ تَرَ اَنَّ الْفُلْكَ تَجْرِیْ فِی الْبَحْرِ بِنِعْمَتِ اللّٰهِ لِيُرِيَكُمْ مِّنْ اٰيٰتِهٖ ۚ اِنَّ فِیْ ذٰلِكَ لَاٰيٰتٍ لِّكُلِّ صَبَّارٍ شَكُوْرٍ، وَاِذَا غَشِيَهُمْ مَّوْجٌ كَالظُّلَلِ دَعَوُا اللّٰهَ مُخْلِصِيْنَ لَهُ الدِّيْنَ، فَلَمَّا نَجّٰهُمْ اِلَی الْبَرِّ فَمِنْهُمْ مُّقْتَصِدٌ ۚ وَمَا يَجْحَدُ بِاٰيٰتِنَآ اِلَّا كُلُّ خَتَّارٍ كَفُوْرٍ، (لقمان - ۴)

کیا تجھے نظر نہیں آتا کہ جہاز سمندر میں خدا کی مہربانی سے چل رہے ہیں تاکہ تمھیں وہ اپنی کچھ نشانیاں دکھائے، اس میں ہر صبر و شکر کرنے والے کے لئے نشانیاں ہیں، اور جب ان کو (جہاز کے تختوں پر) موج اوپر سے آکر گھیر لیتی ہے تو وہ بڑے اخلاص کے ساتھ خدا کو پکارتے ہیں، پھر جب خدا ان کو اس خطرہ سے رہائی دلاکر خشکی پر لاتا ہے تو ان میں سے بعض حد اعتدال پر قائم رہتے ہیں، اور ہمارے آثارِ قدرت کا انکار کوئی [illegible]

اس سے زیادہ دلنشین طریقہ سورہ بنی اسرائیل میں اختیار کیا گیا ہے اس میں پہلے اللہ تعالیٰ نے اپنے احسانات بتائے ہیں،

پھر انسان کی ناشکر گذاری ظاہر کی ہے،

رَبُّكُمُ الَّذِي يُزْجِي لَكُمُ الْفُلْكَ
فِي الْبَحْرِ لِتَبْتَغُوا مِنْ فَضْلِهِ
إِنَّهُ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا، وَإِذَا
مَسَّكُمُ الضُّرُّ فِي الْبَحْرِ ضَلَّ
مَا تَدْعُونَ إِلَّا إِيَّاهُ فَلَمَّا
نَجَّاكُمْ إِلَى الْبَرِّ أَعْرَضْتُمْ
وَكَانَ الْإِنْسَانُ كَفُورًا،
أَفَأَمِنْتُمْ أَنْ يَخْسِفَ بِكُمْ
جَانِبَ الْبَرِّ أَوْ يُرْسِلَ عَلَيْكُمْ
حَاصِبًا ثُمَّ لَا تَجِدُوا لَكُمْ
وَكِيلًا، أَمْ أَمِنْتُمْ أَنْ
يُعِيدَكُمْ فِيهِ تَارَةً أُخْرَى
فَيُرْسِلَ عَلَيْكُمْ قَاصِفًا
مِنَ الرِّيحِ فَيُغْرِقَكُمْ بِمَا
كَفَرْتُمْ ثُمَّ لَا تَجِدُوا لَكُمْ
عَلَيْنَا بِهِ تَبِيعًا وَلَقَدْ كَرَّمْنَا

تمہارا پروردگار وہی ہے جو جہاز کو تمہارے لئے
سمندر میں چلاتا ہے، تاکہ تم اس کی
مہربانی کو تلاش کرو، وہ تم پر
مہربان ہے، اور جب سمندر میں
کوئی آفت تم کو آتی ہے تو اس خدائے
برحق کے سوا سب جھوٹے معبود بھول
جاتے ہیں، اسی کو پکارتے ہیں، پھر
جب وہ تم کو اس مصیبت سے نجات
دیکر خشکی میں لاتا ہے، تو پھر جاتے
ہو، اور ہے انسان بڑا ناشکر گذار،
کیا تم کو اس سے امن ہے کہ وہی خدا
تم کو زمین کی خشکی میں دھنسا دے
اور تم پر ریگستانی طوفان بھیجدے،
تو پھر تم کو اپنے لئے کوئی حمایتی نہ
ملے، یا کیا تم کو چین ہوگیا ہے کہ وہ
تم کو دوبارہ سمندر میں نہ لائے گا،

بَنِیۡۤ اٰدَمَ وَحَمَلۡنٰهُمۡ فِی الۡبَرِّ وَالۡبَحۡرِ وَرَزَقۡنٰهُمۡ مِّنَ الطَّیِّبٰتِ

پھر تمہاری ناشکری کے سبب تم پر سخت طوفان بھیجے، پھر تم کوئی ذمہ دار ہمارے پاس نہ پاؤ، ہم نے آدم کے بیٹوں کو عزت دی، اور ان کو خشکی اور تری میں سواری دی، اور اُن کو اچھی چیزوں میں سے روزی دی،

(بنی اسرائیل - ۷)

اس مرقع کی سب سے زیادہ مؤثر اور دلنشین تصویر ذیل کی آیتوں میں ہے، ایسا معلوم ہوتا ہے کہ سمندر موجیں لے رہا ہے، جہاز میں ہم سوار ہیں، جہاز آہستہ آہستہ چل رہا ہے، کہ دفعۃً ہوائیں اٹھیں، موجوں میں تلاطم ہوا، جہاز کا بادبان ٹوٹا، تختے ہلنے لگے، اور جہاز کے مسافر چیخیں مار مار کر دعا و زاری میں مصروف ہیں، اور آیندہ کے لئے خدا سے قول و قرار کر رہے ہیں،

هُوَ الَّذِیۡ یُسَیِّرُكُمۡ فِی الۡبَرِّ وَالۡبَحۡرِ حَتّٰۤی اِذَا كُنۡتُمۡ فِی الۡفُلۡكِ وَجَرَیۡنَ بِهِمۡ بِرِیۡحٍ طَیِّبَةٍ وَّفَرِحُوۡا بِهَا جَآءَتۡهَا رِیۡحٌ عَاصِفٌ وَّجَآءَهُمُ الۡمَوۡجُ

وہی خدا جو تم کو خشکی اور تری میں چلاتا ہے، یہاں تک کہ جب تم جہازوں میں سوار ہوتے ہو، اور وہ جہاز تم کو لیکر موافق ہوا کیساتھ چلتے ہیں، اور مسافر خوش ہو رہے

مِنْ كُلِّ مَكَانٍ وَّظَنُّوْٓا اَنَّهُمْ اُحِيْطَ بِهِمْ دَعَوُا اللّٰهَ مُخْلِصِيْنَ لَهُ الدِّيْنَ لَئِنْ اَنْجَيْتَنَا مِنْ هٰذِهٖ لَنَكُوْنَنَّ مِنَ الشّٰكِرِيْنَ فَلَمَّآ اَنْجٰهُمْ اِذَا هُمْ يَبْغُوْنَ فِي الْاَرْضِ بِغَيْرِ الْحَقِّ ۔ (یونس - ۳)	ہوتے ہیں، کہ ہر طرف سے موجیں اٹھکر آتی ہیں، اور ان کو گمان ہوتا ہے کہ وہ اب گھر گئے، اور خدا کو نہایت خلوص سے پکار اٹھتے ہیں، کہ بارالٰہا اگر تونے اس آفت سے نجات دی تو ہم تیرے شکرگذار بنجائیں گے، تو جب خدانے اُن کو نجات دی تو وہ خشکی میں اتر کر ناحق فساد مچاتے ہیں،

ان آیتوں میں جہازوں کے خطرے، مسافروں کی گریہ وزاری پھر خلاصی اور زمین میں اتر کر اس مصیبت کے بھول جانے کی جو مؤثر کیفیت بیان کی گئی ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ وہ واقعات ہیں جو قرآن کے مخاطب عربوں کو اور قریشیوں کو دن رات پیش آتے رہتے تھے،

جہازوں کو ہوا کے طوفان سے بچانے، اور مختلف ملکوں تک مناسب ہواؤں کے ذریعہ صحیح وسلامت پہنچنے کے لیے اس کی ضرورت ہے. کہ طوفانوں کی خاص علامتوں، اور مختلف موسموں میں ہواؤں کی مختلف سمتِ رفتار کا صحیح علم ہو، اہلِ عرب کو ان باتوں میں خاص کمال تھا،

ریگستانی اور ساحلی ملک کے باشندوں کی حیثیت سے ان کو طوفانوں کی علامتوں کے پہچاننے کا خاص ملکہ تھا، ان عرب جہازرانوں کے نزدیک جنوب و شمال، قبول، دبور، تیمنا، جربیا، نکبار، واجن، ازیب، باذخش حرجف، صاروف، وغیرہ بارہ قسموں کی ہوائیں تھیں[1]، تیمنا، جنوبی ہوا کا نام تھا، عبری میں تیمن جنوب کو کہتے ہیں، جربیا، شمالی ہوا کو کہتے تھے، یہ یونانی میں گریپاس ہے، باذخش تو ظاہر ہے کہ فارسی کا بادِ خوش (اچھی ہوا) ہے، ان ہواؤں کی مختلف سمت رفتار اور ان کی خاصیتوں سے اور ہوا کی دوسری مختلف قسموں سے ان کو بڑی واقفیت تھی، اس لئے عربوں کی زبان میں الگ الگ نام ہیں، اور ان میں اس فن کے بڑے بڑے ماہر تھے، علم الانواء اور علم مہاب الریاح کا ان میں خاص رواج تھا، عربوں کے علم انواء پر بعد کو عربی زبان میں بڑی بڑی کتابیں لکھی گئی ہیں، جن میں ان کے تجربوں کا ذکر ہے، اور ان کے اشعار سے ان کا ثبوت بہم پہنچایا گیا ہے، ان میں سب سے اہم کتاب ابو حنیفہ دنیوری المتوفی ۲۸۲ھ کی کتاب الانواء ہے،

قرآنِ پاک کی یہ آیتیں انہی چیزوں کی طرف اشارہ کرتی ہیں:

---

[1] صفۃ جزیرۃ العرب لابی محمد الحسن ابن حائک الہمدانی الیمنی المتوفی ۳۳۴ھ ۹۴۵ء جلد اول ص ۱۵۴ ابریل،

وَمِنْ اٰیٰتِہٖۤ اَنْ یُّرْسِلَ الرِّیَاحَ	اور اس کی قدرتوں میں سے یہ ہے کہ
مُبَشِّرٰتٍ وَّلِیُذِیْقَكُمْ مِّنْ	وہ خوشخبری دینے والی ہوائیں چلاتا ہے
رَّحْمَتِهٖ وَلِتَجْرِیَ الْفُلْكُ بِاَمْرِهٖ	اور تا کہ وہ تمھیں اپنی رحمت سے لذت اندوز
وَلِتَبْتَغُوْا مِنْ فَضْلِهٖ وَلَعَلَّكُمْ	کرے، اور تا کہ جہاز اس کے حکم سے چلیں
تَشْكُرُوْنَ ،	اور تا کہ اُسکی مہربانی کی تلاش کرو، اور
(روم - ۵)	تا کہ شکر کرو،

سمندروں میں سفر کے موقع پر ہے،

فَیُرْسِلَ عَلَیْكُمْ قَاصِفًا مِّنَ	پھر تم پر ہوا کا سخت طوفان بھیجکر تمھیں
الرِّیْحِ فَیُغْرِقَكُمْ ، (اسرائیل ۷)	ڈبو دے،
حَتّٰۤی اِذَا كُنْتُمْ فِی الْفُلْكِ	یہانتک کہ تم جہازوں میں ہو، اور وہ
وَجَرَیْنَ بِهِمْ بِرِیْحٍ طَیِّبَةٍ	موافق ہوا میں چل رہے ہوں، اور
وَّفَرِحُوْا بِهَا جَآءَتْهَا رِیْحٌ	مسافر خوش ہوں کہ اتنے میں تند و تیز
عَاصِفٌ ، (یونس - ۳)	طوفان آجائے،

قرآن سمندروں میں جہازوں کا ذکر کرکے کہتا ہے،

وَتَصْرِیْفِ الرِّیٰحِ وَالسَّحَابِ	اور ہواؤں کے الٹ پھیر اور اس بادل میں
الْمُسَخَّرِ بَیْنَ السَّمَآءِ وَالْاَرْضِ	جو آسمان و زمین کے بیچ میں کام میں لگا ہوا
لَاٰیٰتٍ لِّقَوْمٍ یَّعْقِلُوْنَ ، (البقرہ - ۲۰)	ہے عقلمندوں کے لئے نشانیاں ہیں

یہ جہاز دن رات چلا کرتے تھے، دن کو تو پہاڑوں سے، راستوں سے اور ساحلوں کی علامتوں سے منزلِ مقصود کا پتہ چلتا تھا، لیکن رات کی تاریکیوں میں ستاروں کے ذریعہ سے سمتوں کا پتہ چلاتے تھے، اہلِ عرب کو اس فن میں بھی خاص ملکہ تھا، ان کے اشعار ستاروں کی تلمیحوں سے لبریز ہیں، اسی لئے وہ اکثر ستاروں کو ملکوں کے ناموں سے اور ملکوں کی جائے وقوع کو ستاروں کی سمتوں کی تعیین سے ادا کرتے تھے. بنات النعش، فرقدین، ثریا، شعریٰ، سہیل، زہرہ، دبور، دبران، اور بیسیوں ستاروں کو ان کاموں میں وہ استعمال کرتے تھے، سہیل کو سہیل یمانی، شعری کو شعری الیمانیہ وغیرہ کہتے تھے، ثریا کے غروب سے موسم کے تغیر کا پتہ چلاتے تھے، اسی لئے قرآن میں ہے،

وَالنَّجْمِ اِذَا هَوٰی (نجم-۱) قسم ہے ستارہ ثریا کی جب وہ گرے،

اس موضوع پر دائرۃ المعارف حیدرآباد نے امام مرزاقی المتوفی ۴۵۳ھ کی کتاب الازمنہ والامکنہ مفید کتاب شائع کردی ہے،

قرآنِ پاک سے بھی اس فن میں اہلِ عرب کا کمال ثابت ہوتا ہے پہلے جہازوں کا ذکر کرکے فرمایا،

وَاَلْقٰی فِی الْاَرْضِ رَوَاسِیَ اور اللہ نے زمین میں لنگر ڈالدیئے ہیں،

اَنْ تَمِیْدَ بِکُمْ وَاَنْھٰرًا وَّسُبُلًا لَّعَلَّکُمْ تَھْتَدُوْنَ، وَعَلٰمٰتٍ وَبِالنَّجْمِ ھُمْ یَھْتَدُوْنَ،
(نحل - ۲)

کہ وہ تم کو لیکر ہل نہ جائے، اور دریا اور راستے بنا دیئے تاکہ تم کو راستوں کی پہچان ہو، اور علامتیں بنا دیں، اور ستارے کے ذریعہ سے وہ راستہ پاتے ہیں'

وَھُوَ الَّذِیْ جَعَلَ لَکُمُ النُّجُوْمَ لِتَھْتَدُوْا بِھَا فِیْ ظُلُمٰتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ، قَدْ فَصَّلْنَا الْاٰیٰتِ لِقَوْمٍ یَّعْلَمُوْنَ،
(انعام - ۱۲)

اور وہ خدا وہی ہے جس نے تمہارے لئے ستارے بنائے، تاکہ تم ان سے خشکی اور تری کے اندھیروں میں راستہ پاؤ، ہم نے جاننے والوں کے لئے اپنی نشانیاں کھول کر بیان کر دیں'

لیکن رات کی خوفناک تاریکیوں، طوفانوں اور ابر و باد میں جب یہ آسمانی چراغ بھی بجھ جائیں، تو جہاز کے مسافروں کی قلبی کیفیت کا اندازہ لگایا جا سکتا ہے، اس منظر کی یہ کیسی ہولناک تصویر ہے،

اَوْ کَظُلُمٰتٍ فِیْ بَحْرٍ لُّجِّیٍّ یَّغْشٰہُ مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِہٖ مَوْجٌ مِّنْ فَوْقِہٖ سَحَابٌ، ظُلُمٰتٌ بَعْضُھَا فَوْقَ بَعْضٍ، اِذَآ اَخْرَجَ یَدَہٗ لَمْ یَکَدْ یَرٰھَا

یا کسی نہایت ہی گہرے سمندر میں تاریکیوں کے مانند، سمندر پر موجیں چھائی ہوں اُن کے اوپر اور موجیں ہوں، ان کے اوپر ابر چھایا ہو، اندھیرے پر اندھیرا، مسافر اگر اپنا ہاتھ نکالے تو وہ اُسکو

وَمَنْ لَّمْ يَجْعَلِ اللّٰهُ لَهٗ نُوْرًا فَمَا لَهٗ مِنْ نُّوْرٍ ، (نور ۵) — بھی دیکھ نہ سکتا ہو، جس کو خدا نے نور نہ دیا، تو اس کے لئے کوئی نور نہیں،

اگر قریش اور اہلِ عرب کو اس قسم کے بحری سفروں کا عینی تجربہ نہ ہوتا تو یہ تمثیلیں ان کے لئے کیا اثر پیدا کر سکتی تھیں،

ان تاریکیوں میں خدا کی نگاہِ کرم جس طرح مشعل بنکر سمندر کی خوفناک منزل میں ان کی رہنمائی کرتی تھی، اس کا کتنا اثر عربوں کے دل پر ہوگا، قرآن نے خدا کی شہنشاہی کے ثبوت میں ان کی اس اثر پذیری کو کس طرح استعمال کیا ہے،

اَمَّنْ جَعَلَ الْاَرْضَ قَرَارًا وَّ جَعَلَ خِلٰلَهَآ اَنْهٰرًا وَّ جَعَلَ لَهَا رَوَاسِیَ وَجَعَلَ بَیْنَ الْبَحْرَیْنِ حَاجِزًا ءَاِلٰهٌ مَّعَ اللّٰهِ ؕ بَلْ اَكْثَرُهُمْ لَا یَعْلَمُوْنَ ، اَمَّنْ یُّجِیْبُ الْمُضْطَرَّ اِذَا دَعَاهُ وَ یَكْشِفُ السُّوْٓءَ وَ یَجْعَلُكُمْ خُلَفَآءَ الْاَرْضِ ؕ ءَاِلٰهٌ مَّعَ اللّٰهِ ؕ قَلِیْلًا مَّا تَذَكَّرُوْنَ ، اَمَّنْ

ہاں کس نے زمین کو ٹھہراؤ بنایا، اور اسکے بیچ بیچ میں دریا بنائے، اور پہاڑ پیدا کئے، اور دو سمندروں کے بیچ میں پردہ کھڑی کی، کیا خدائے برحق کے ساتھ کوئی اور خدا، یہ اکثر نادان ہیں، ہاں گرفتار بلا جب پکارے تو اس کی پکار کون سنتا ہے، اور مصیبت کو دور کرتا ہے، اور تم کو زمین کا خلیفہ بناتا ہے، کیا خدائے برحق کے ساتھ کوئی اور خدا، تم کو بہت کم

يَهْدِيْكُمْ فِيْ ظُلُمٰتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ وَمَنْ يُّرْسِلُ الرِّيٰحَ بُشْرًا بَيْنَ يَدَيْ رَحْمَتِهٖ ؕ ءَاِلٰهٌ مَّعَ اللّٰهِ ؕ تَعٰلَى اللّٰهُ عَمَّا يُشْرِكُوْنَ،

(نمل -۵)

دھیان دیتے ہو، ہاں تم کو خشکی اور تری کے اندھیروں میں کون راہ دکھاتا ہے اور کون اپنی رحمت کے آگے آگے خوشخبری پہنچانے والی ہواؤں کو بھیجتا ہے، کیا خدائے برحق کیساتھ کوئی اور خدا، اللہ ان شریکوں سے پاک ہے، جن کو یہ مشرک خدا کا ساجھی بناتے ہیں،

کتنا مؤثر اور دلنشین طرز بیان ہے، دوسری جگہ ہے،

قُلْ مَنْ يُّنَجِّيْكُمْ مِّنْ ظُلُمٰتِ الْبَرِّ وَالْبَحْرِ تَدْعُوْنَهٗ تَضَرُّعًا وَّخُفْيَةً ج لَئِنْ اَنْجٰنَا مِنْ هٰذِهٖ لَنَكُوْنَنَّ مِنَ الشّٰكِرِيْنَ قُلِ اللّٰهُ يُنَجِّيْكُمْ مِّنْهَا وَمِنْ كُلِّ كَرْبٍ ثُمَّ اَنْتُمْ تُشْرِكُوْنَ

(انعام -۸)

کہدے کہ تم کو کون خشکی اور تری کی اندھیریوں میں بچاتا ہے، تم اس سے گڑگڑا کر اور چپکے چپکے دعائیں مانگتے ہو کہ اگر اس بلا سے اس نے نجات دی تو ہم اسکے شکرگذار بنجائیں گے، کہہ کہ وہ اللہ ہی ہے جو تم کو اس سے اور ہر مصیبت سے نجات دیتا ہے، پھر تم اوس کا شریک ٹھہرانے لگتے ہو،

یہ اندازِ بیان اس بات کی کھلی شہادت ہے کہ اہلِ عرب بکثرت بحری آمد و رفت رکھتے تھے، اور اس قسم کے منظر اپنی آنکھوں سے دیکھتے تھے،

عہدِ نبوّت میں عربوں کے بحری سفر،

اب ہم اُس زمانہ میں ہیں، جب جاہلیّت کا سیاہ بادل چھٹکر نبوّت کا نور طلوع ہو رہا تھا، تاہم عربوں نے ہنوز اُس نور کو اپنے سینوں میں جگہ نہیں دی تھی، اور عربوں کے تمام قدیم ملکی رسم و رواج اسی طرح قائم تھے، اس عہد میں جو کچھ نظر آئے گا، وہ عربوں کا قدیم کیرکٹر سمجھنا چاہیئے، اس زمانہ میں ہم کو اہلِ عرب اِدھر اُودھر جہازوں پر آتے جاتے دکھائی دیتے ہیں، اور حبش کا بحری ملک تو ان کا دوسرا وطن معلوم ہوتا ہے، جب جی چاہا عرب آگئے، اور جب چاہا حبش چلے گئے، بحرِ احمر میں رومیوں کی آمد و رفت تھی، چنانچہ ایک رومی تجارتی جہاز اس زمانہ سے کچھ پہلے جدّہ کے قریب ٹوٹ گیا تھا، جس کے تختے قریش نے خرید کر خانۂ کعبہ کی چھت میں لگائے تھے،[1]

مکہ میں جب مسلمانوں پر ظلم و ستم کا طوفان اٹھا تو آنحضرت صلعم نے مسلمانوں کو سمندر پار حبشہ جانے کی اجازت دی، چنانچہ ۵ سنہ نبوی

---

[1] سیرۃ ابن ہشام ذکر بناے کعبہ،

میں گیارہ مرد اور چار عورتوں کا قافلہ روانہ ہوا، اور جب جدّہ پہنچا تو وہاں دو تجارتی جہاز حبشہ جانے کے لئے تیار تھے، چنانچہ وہ اُس پر سوار ہوکر حبشہ پہنچ گیا، اس کے پیچھے پھر قریش کی سفارت حبشہ پہنچی، اور ناکام آئی[1]۔ آنحضرت صلعم کی دعوت و تبلیغ سے مکہ میں قریش کے مسلمان ہوجانے کی غلط خبر فوراً حبشہ پہنچی، اور بعض مسلمان پھر سمندر طے کرکے مکہ واپس آگئے، اور فوراً ہی پھر اسّی مسلمانوں کا قافلہ حبشہ روانہ ہوگیا، جب آپ نے مدینہ منورہ ہجرت کی تو حبشہ سے بعض مسلمان واپس مدینہ آگئے، ۶ھ میں آپ نے عمرو بن امیہ ضمری کو نامۂ مبارک لکھ کر نجاشی کے پاس حبشہ بھیجا، اس سال نجاشی نے ساٹھ آدمیوں کا ایک وفد مرتب کرکے آپ کے پاس بھیجا، جہاز بدقسمتی سے بیچ سمندر میں تباہ ہوگیا[2]، ۷ھ میں حبش کے قریشی مہاجرین مدینہ کے لئے روانہ ہوئے، ام المومنین ام حبیبہؓ بھی واپس آئیں، نجاشی نے دو جہازوں پر ان کو سوار کرکے بھیجا، یہ جہاز مدینہ کی بندرگاہ جار میں آکر ٹھہرے[3]، یہ مقام بحر احمر کے عرب ساحل پر ایلہ (عقبہ) سے دس منزل پیچھے ہے، اور یہاں سے مدینہ ایک دن رات کی راہ ہے[4]، شاید ینبع کے پاس ہوگا،

یمن سے قبیلۂ اشعر کے تقریباً باون[5] نومسلم عرب مدینہ کے ارادہ

---

[1] تاریخ طبری جلد ۳ صفحہ ۱۱۸۲ [2] بریل [3] ایضاً صفحہ ۱۵۶۷ [4] ایضاً صفحہ ۱۵۷۱ [5] یاقوت " جار "

سے جہاز میں سوار ہوئے، ہوا کا رُخ بدل گیا تو حبشہ پہنچ گئے، وہاں مکہ کے مہاجر مسلمان موجود تھے، انھوں نے ان کا خیر مقدم کیا، اور اُن کو اپنے ساتھ ؁ میں لیکر جہاز پر روانہ ہوئے، تو اس وقت پہنچے، جب مسلمان خیبر فتح کر رہے تھے، ان لوگوں کا نام اہل السفینۃ پڑ گیا۔[1]

یہ تو مشرقی سمندر کی سیر تھی، مغرب میں بحر روم میں بھی اُن کی آمد و رفت اس عہد میں جاری تھی، لخم اور جذام شام کی سرحدوں پر آباد تھے، اور رومیوں سے ان کے تعلقات تھے، ان میں اکثر رومیوں کے اثر سے عیسائی بھی ہو چکے تھے، ان ہی میں ایک شخص تمیم داری تھے، وہ مسلمان ہو کر جب مدینہ آئے تو اپنا قصہ یوں بیان کیا کہ وہ لخم و جذام کے تیس آدمیوں کیساتھ ایک بحری جہاز پر سوار ہوئے، ہوا مخالف چلی تو ایک مہینہ تک وہ سمندر ہی میں رہے، جہاز تباہ ہوا، اور وہ اس کو چھوڑ کر ساتھ کی چھوٹی کشتیوں پر سوار ہوئے، اور ایک جزیرہ میں[2] پہنچے،

راوی کو شبہہ ہے کہ یہ قصہ بحر یمن کا ہے، یا بحرِ شام کا، مگر لخم و جذام کا تعلق اس کو بحر شام میں متعین کر دیتا ہے،

اتنی تفصیل کے بعد مصر کے ایک مشہور عیسائی مورخ جرجی زیدان کی معروف تصنیف التمدن الاسلامی (جس پر حضرت الاستاذ علامہ شبلیؒ

---

[1] صحیح مسلم فضائل الاشعریین، [2] صحیح مسلم ذکرِ دجال،

کی تنقید مصر اور ہندوستان میں شائع ہو چکی ہے) کے چند فقرے نقل
کرنا چاہتا ہوں،

"اہلِ عرب اسلام سے پہلے دریائی سفروں کے عادی نہ تھے،
البتہ یمن کے بادشاہوں کے پاس جو حمیر اور سبا سے تعلّق
رکھتے تھے کچھ کشتیاں تھیں، اس لئے کہ یہ خشکی وتری دونوں
میں تجارت کرتے تھے، مگر حجازی عرب ہمیشہ دریائی سفر سے
ڈرا کرتے تھے، اُن کو سمندر میں قدم رکھنے کی جرأت
نہیں ہوتی تھی،

(جلد اوّل ذکر اساطیل البحر)

ہماری اوپر کی پوری بحث سُن لینے کے بعد ان چند سطروں میں جو
کچھ کہا گیا ہے، کوئی صاحبِ علم اس کی تائید کی جرأت کرسکتا ہے،؟

اسلام کا دَور

اسلام نے عربوں کو جس طرح ایک نیا مذہب دیا، ایک نیا
تمدّن بھی بخشا، اُس نے عربوں کے پراگندہ اور پریشان اجزار کو اخوت
کے ایک شیرازہ میں باندھ کر ایک قوم بنا دیا، ان کی تجارتی اور سیاسی
رگوں میں جوشِ ترقی کا نیا خون بھر دیا، آنحضرت صلعم کے زمانۂ نبوّت

تک تو اسلام عرب کی چہار دیواری میں محدود رہا، حضرت ابوبکرؓ کے دو سالہ عہد میں وہ عراق و شام کی سرحدوں میں داخل ہو گیا، حضرت عمرؓ کی خلافت میں وہ ایک طرف فارس و خلیج فارس اور دوسری طرف شام و فلسطین سے گذر کر مصر و اسکندریہ تک پہنچ گیا، یہ دونوں دنیا کی دو عظیم الشان قوموں کے دریائی مرکز تھے، خلیج فارس کسریٰ کا، اور بحر روم قیصر کا بحری لشکر گاہ تھا،

خلیج فارس کے پرانے بندرگاہ کا نام ابلہ تھا، جو ایرانیوں کی بحری تجارت کی منڈی تھی، یہیں سے جہازات ہندوستان اور چین کو روانہ ہوتے تھے، اسی طرح بحر روم میں یہی حیثیت اسکندریہ کی تھی جو قسطنطنیہ، اندلس، شمال افریقہ اور یورپ کا ناکہ تھا، دونوں طرف کے عرب کشور کشا سمندر کے دہانوں پر پہنچ کر آگے بڑھنے کی اجازت کے لئے بیتاب تھے مگر خلیفۂ وقت حضرت عمرؓ نے اجازت نہ دی، مگر بایں ہمہ اُنکی اجازت کے بغیر پرجوش عرب افسروں نے بحری تاخت شروع کر دی، حضرت عمرؓ کی ممانعت کی وجہ یہ نہ تھی کہ وہ سمندر کے خوفناک خطروں سے گھبراتے تھے، جیسا کہ اس قصہ سے سمجھا جا سکتا ہے کہ انھوں نے افسروں سے پوچھا کہ سمندر کی حالت لکھو تو کسی نے جواب میں لکھا "دود علی عود، ایک تنہا کیڑا ایک لکڑی پر کھڑا ہے"۔ بلکہ وجہ یہ تھی کہ عربوں کو بحری جنگ کا تجربہ

نہ تھا، اور رومی اور ایرانی اس میں ماہر تھے، اور اتفاق یہ پیش آیا کہ عربوں نے بحرین کے راستہ سے جہازوں کے ذریعہ سے ایران کے صوبۂ فارس پر جو بحری حملہ کیا وہ ناکام رہا، اور اس میں اون کا سخت نقصان ہوا، یہ زمانہ حضرت عمرؓ کا تھا، اور علاء بن الحضرمی بحرین کے گورنر تھے، اور انہی نے یہ حملہ کیا تھا، حضرت عمرؓ کو اس کی اطلاع ہوئی، تو سخت ناراض ہوئے[1]،

مصر و شام میں امیر معاویہ گورنر تھے، انھوں نے چاہا کہ رومیوں پر بحری حملہ کیا جائے، حضرت عمرؓ سے اجازت چاہی، مگر انھوں نے اجازت نہ دی، اور لکھ بھیجا،

وقد علمت مالقی العلاء منی (طبری ۲۵ھ ص ۲۸۲۲) — تمھیں معلوم ہے کہ میں نے اس پر علاء کو جو سزا دی،

بہر حال جنگی جہاز رانی کا سب سے پہلا معرکہ عربوں کی تاریخ میں یہی ہو، یعنی یہ کہ بحرین کے گورنر علاء بن الحضرمی نے بحرین میں جہازوں کا انتظام کیا، اور دریائی راستہ سے ایران کے صوبۂ فارس پر حملہ کیا، ایرانیوں نے ساحل کی طرف بھی اور آگے سے بھی ان کو گھیر لیا، اور وہ محصور ہو گئے، بالآخر جب خشکی کی راہ سے عربوں کو کمک پہنچی تو ان کو خلاصی ملی، اور شہر

---

[1] طبری واقعات ۱۷ھ ص ۲۵۴۶،

فتح ہوا،

نیل اور قلزم کو ملا دینا، لیکن دوسری طرف پر امن جہاز رانی کا عہد بھی حضرت عمرؓ ہی سے شروع ہو گیا۔ اور اس کے لئے ایک قدرتی سبب پیدا ہو گیا، ۱۸ھ میں عرب میں مشہور قحط پڑا، اس کے لئے حضرت عمرؓ نے مصر سے غلہ کا انتظام کیا، مگر خشکی کے راستہ سے یہ غلہ دیر میں پہنچتا تھا، اس لئے یہ کیا کہ دریائے نیل سے ۶۹ میل لمبی ایک نہر نکال کر نیل کو بحر احمر سے ملا دیا، یہ کام چھ مہینہ کی ان تھک محنت میں انجام پایا، اور پہلے ہی سال بیس جہاز ساٹھ ہزار اردب غلہ لیکر نیل سے بحرِ قلزم میں داخل ہوئے، اور مدینہ کے بندرگاہ جار میں آکر لنگر انداز ہوئے،

یہ نہر مدتوں تک جاری رہی، اس سے مصر و عرب کی بحری تجارت کو بے حد فروغ ہوا، عمرؓ بن عبدالعزیز اموی (م ۱۰۱ھ) تک یہ کام دیتی رہی، پھر عمال کی بے پروائی سے یہ جا بجا سے اٹ گئی، اور منصور عباسی نے ایک سیاسی مصلحت سے اس کو بند کر دیا، پھر صاف ہوئی، اور مدتوں تک جاری[1] رہی،

نہر سویز کا تخیل عمرو بن العاصؓ جو مصر کے گورنر تھے، سب سے پہلے ان کے ذہن میں خیال آیا کہ بحر احمر اور بحر روم کے بیچ سے خاکنائے سویز ہٹا دیجائے

---

[1] مقریزی و حسن المحاضرۃ ذکر نہر امیر المومنین،

اوران دونوں سمندروں کو باہم ملادیا جائے، مگر حضرت عمرؓ نے اُن کی اس رائے کی مخالفت کی، ابوالفدا اپنے جغرافیہ میں ابن سعید مغربی کے حوالہ سے لکھتا ہے،

عند الفرما يقرب بحر الروم	فرما کے پاس بحر روم اور بحر احمر میں ستر میل
من بحر القلزم حتّٰی يبقی بينهما	کا فرق رہ جاتا ہے، ابن سعید کا بیان
نحو سبعين ميلاً قال وكان	ہے کہ عمرو بن عاص نے چاہا تھا کہ ان
عمرو بن العاص اراد ان يخرق	دونوں کی بیچ کی زمین اس مقام
ما بينهما فی مكان يعرف	تک جسکا نام ذنب التمساح ہے،
بذنب التمساح فنهاه عمر	کاٹ دے، تو عمر بن خطاب نے اس
بن الخطاب وقال كانت الروم	تجویز کو رد کر دیا، اور اس نے بیان
تخطف الحجاج[1]،	کیا کہ رومی حاجیوں کو راستہ سے
	اڑا لیجاتے تھے،

دوراندیش عمرؓ نے جس خطرہ کے ڈر سے اس تجویز کو رد کر دیا تھا، آج شاید مشرق کا کوئی نادان ایسا نہ ہوگا، جو اس کو نہ سمجھ سکتا ہو،

خلیج فارس کی سمت میں ایرانیوں کے زمانہ میں اُبُلّہ نام ایرانی بندرگاہ تھا، اس پر ۱۴ھ میں عربوں نے قبضہ کیا، اس طرح حضرت عمرؓ

---

[1] تقویم البلدان ابوالفدا ص ۱۰۲ پیرس،

ہی کے عہد میں عربوں کے پاس دو بڑے تجارتی بندرگاہ ہوگئے، ایک بحرِ احمر کے عرب ساحل پر جار، اور دوسرا خلیج فارس کے عراقی ساحل پر اُبلّہ،

جار | یہ بحرِ احمر کے عربی ساحل پر غالباً موجودہ ینبع کے پاس آباد تھا، حبشہ سے جو مسلمان سنہ ۷ھ میں واپس آئے تھے، وہ اسی جار کے بندرگاہ پر آکر اترے تھے، اس سے معلوم ہوگا کہ اسلام سے پہلے سے معروف تھا، اسکے بعد حضرت عمرؓ کے زمانہ میں جب مصر و شام فتح ہوا تو اس کی حیثیت اور بڑھ گئی، پھر جب دریائے نیل اور بحرِ احمر کو نہر کاٹ کر ملا دیا گیا تو اس نے مرکزی حیثیت حاصل کرلی، خصوصاً جب کہ مدینہ منورہ پایہ تخت، اور یہ اس کا بندرگاہ تھا، ہر طرف سے سامان و اسباب لد لد کر یہاں آتے تھے، حبشہ، مصر، عدن، ہندوستان اور چین تک سے جہاز یہاں آکر لنگر انداز ہونے لگے، اسلام کی ابتدائی صدیوں میں اس کی رونق بڑھتی رہی، علم و فن کا بھی چرچا ہوا، بڑے بڑے اہلِ علم یہاں پیدا ہوئے، اور بڑی بڑی عمارتیں یہاں بنیں[1]،

جار کے مقابل ایک میل لمبا اور ایک میل چوڑا سمندر میں جزیرہ تھا، جہاں کشتیوں پر بیٹھکر جاتے تھے، اسکا نام قراف تھا، یہ خاص حبشہ سے

---

[1] معجم البلدان یاقوت جار،

آنے والے جہازوں کا بندرگاہ تھا، اور یہاں بھی جار کی طرح سوداگروں کی آبادی تھی[1]،

اُبلہ | یہ بصرہ سے ذرا اوپر دجلہ کے ساحل پر واقع تھا، ایرانیوں کے زمانہ میں یہ ایک فوجی چھاؤنی تھی، اور تجارتی بندرگاہ بھی، ۱۴ھ میں عربوں نے اُس پر قبضہ کیا، یہ بندرگاہ خاص طور پر چین اور ہندوستان کے جہازوں کا تھا، چنانچہ حضرت عمرؓ کو اس بندرگاہ کی فتح کی مبارکباد ان لفظوں میں بھیجی گئی،

"یہ عمان، بحرین، فارس، ہندوستان اور چین کے جہازوں کا بندرگاہ ہے، مالِ غنیمت میں ہم کو یہاں چاندی اور سونا ہاتھ آیا[2]"

عربوں کے عہدِ حکومت میں بھی اُبلہ کی بحری حیثیت قائم رہی اور ۲۵۶ھ تک برابر قائم رہی، لیکن اسی سال زنگیوں کی لڑائی میں یہ برباد ہو گیا[3]،

بصرہ | موجودہ مقام قرنا پر دجلہ و فرات ملکر آگے شط العرب کے پاس بحر فارس میں گرتے ہیں، بصرہ قرنا اور شط العرب کے بیچ میں ۱۴ھ میں حضرت عمرؓ کے حکم سے آباد ہوا، اسکا موقع ایسا تھا کہ اس نے بہت جلد ترقی کی، اور تھوڑے

---

[1] معجم البلدان یاقوت "جار" [2] الاخبار الطوال ابو حنیفہ دینوری، المتوفی ۲۸۲ھ ص ۱۲۳، لیڈن [3] تاریخ بصرہ للاعظمی ص ۱۱ بغداد،

ہی دنوں میں اُبلّہ کا بحری حریف بن گیا، رفتہ رفتہ ہندوستان اور چین کے جہاز براہِ راست یہیں آنے لگے، ۹۷؁ھ میں جب عربوں نے سندھ پر قبضہ کیا تو سندھ اور بصرہ کے درمیان آمدورفت بہت زیادہ ترقی کر گئی،

عہدِ عثمانی | عربوں میں جہازرانی کا اصلی عہد حضرت عثمانؓ کی خلافت کے زمانہ سے شروع ہوتا ہے، اس وقت امیر معاویہ شام اور مصر میں، اور علاء بن الحضرمی بحرین میں گورنر تھے، عربوں کے سب سے پہلے امیر البحر عبداللہ بن قیس حارثی ہیں، جنھوں نے رومیوں کے مقابلہ میں پچاس بحری حملے کئے، ان حملوں کا آغاز ۲۸؁ھ سے ہوتا ہے، رومیوں پر ان کی دھاک بیٹھ گئی، آخر ایک بحری حملہ میں جب وہ تنہا ایک چھوٹی سی کشتی میں فوج سے الگ بحرِ روم میں جارہے تھے، رومیوں نے ان کو پہچان لیا اور شہید کر دیا،

۲۸؁ھ میں قبرس (سائپرس) پر عربوں نے حملہ کیا، شامی بحری فوجوں کے حضرت معاویہؓ، اور مصری بحریات کے عبداللہ بن سعد بن ابی سرح امیر تھے[1] اور رفتہ رفتہ اس کے بعد عرب بحرِ روم کے اکثر جزیروں پر قابض ہو گئے،

---

[1] ان واقعات کے لئے دیکھو طبری ۲۸؁ھ،

ادھر خلیج فارس اور بحر ہند میں بھی عربوں کی بحری تاخت اسی زمانہ سے شروع ہوئی، علاء بن الحضرمی کے بعد حضرت عمرؓ نے عثمان بن ابی العاص ثقفی کو عمان و بحرین کا گورنر مقرر کیا، عثمان نے اپنی طرف سے اپنے بھائی حکم بن ابی العاص کو بحرین کی نیابت سپرد کی، بحرین وہ مقام تھا جہاں سے مشرقی ملکوں کے تجارتی جہاز آتے جاتے گذرتے تھے، اس سے اونکو بحری بیڑوں کی تیاری کا خیال پیدا ہوا، چنانچہ حکم نے ایک جنگی بیڑا ہندوستان کی سمت روانہ کیا، اس وقت بمبئی کا وجود نہ تھا، تھانہ تھا، چنانچہ حکم کے بیڑے نے اس پر حملہ کیا، اور دوسرا حملہ بھروچ پر کیا، اور اپنے بھائی مغیرہ بن ابی العاص کو سندھ کے بندرگاہ دیبل (ٹھٹھ) پر حملہ کے لئے جہازات دیکر بھیجا[1]، ان واقعات سے معلوم ہوتا ہے کہ عرب جہازرانوں کو ان شہروں کی سمتیں اس زمانہ میں معلوم تھیں، یا یہ کہ اس میں انھوں نے ایرانی ملاحوں اور جہازرانوں سے کام لیا،

ایک عجیب اتفاقی بات یہ ہے کہ ہندوستان پر حملہ کا آغاز جس طرح ثقفی نوجوانوں کے ہاتھوں سے ہوا، اسی طرح اس کا خاتمہ بھی ثقفی

---

[1] فتوح البلدان بلاذری ص۴۳۱ و ۴۳۲ باب فتوح السند، و معجم البلدان یاقوت باب بحرین، اس حملہ کی تاریخ بعضوں نے ۱۵ھ لکھی ہے، مگر مشکل یہ ہے کہ اس سال تک تو عثمان ثقفی یہاں کا گورنر بھی نہ تھا، تاریخ کی تعیین تحقیق طلب ہے، مگر بہرحال حضرت عمرؓ کا آخری اور حضرت عثمانؓ کا ابتدائی زمانہ تھا،

ہی نوجوان محمد بن قاسم کے ہاتھ سے ہوا، اس نے ۹۲ھ میں سندھ کو پورا فتح کرلیا۔

عہد بنی امیہ

خلافت راشدہ کے بعد بنوامیہ نے جب دمشق کو اپنا دارالحکومت بنایا، تو سلطنت کے دوسرے اجزار کی طرح جہازرانی کی طرف بھی توجہ کی، مزید توجہ کے لئے ایک سبب یہ بھی پیش آیا کہ ۴۹ھ میں رومیوں نے شام کے سواحل پر حملہ کیا، امیر معاویہ نے رومیوں کی روک تھام کی مناسب تدبیریں کیں، اب تک عربوں کی جہاز سازی کا کارخانہ صرف مصر میں تھا، اب ضرورت ہوئی کہ شام میں بھی قائم کیا جائے، چنانچہ کاریگر اور بڑھئی مقرر ہوئے اور شام کے سواحل پر جہازوں کے بننے کا انتظام ہوا، اور اس کا مرکز شہر عکا قرار پایا، (بلاذری ص۱۱۷ وص۱۱۸) اس کے بعد امیر معاویہ نے رومیوں کے بحری حملوں کی پسپائی کے لئے پوری تیاری کی، بلکہ آگے بڑھ کر بحر روم کے جزیروں پر قبضہ کرکے ناکہ بندی کی، یہانتک کہ اٹلی کے ساحلی صوبہ سسلی پر حملہ کیا، جنادہ بن ابی امیہ ازدی المتوفی ۸۰ھ نے امیر معاویہ کے حکم سے ۵۲ھ میں روڈس پر قبضہ کیا، اور وہاں عربوں کی بحری نوآبادی قائم کی، ۵۴ھ میں جنادہ نے قسطنطنیہ کے پاس ارواد نام جزیرہ کو فتح کیا، پھر کریٹ پر حملہ کیا۔[1]

عبدالملک بن مروان نے ٹونس میں جہاز سازی کا بہت بڑا کارخانہ

---

[1] دیکھو بلاذری ص۲۳۶ باب فتوح الجزائر،

قائم کیا[۱]،

اسی عبدالملک کے زمانہ میں ۷۵ھ میں حجاج بن یوسف ثقفی المتوفی ۹۵ھ مشرقی صوبوں کا نائب السلطنت مقرر ہوا، یعنی عراق سے ترکستان اور سندھ تک اس کے انتظام میں تھا، اور اسکا دارالامارہ کوفہ تھا، اسکے عہد امارت میں جو چالیس برس تک رہا، عربوں کی تجارتی جہاز رانی نے مشرقی سمندروں میں بہت ترقی کی، چنانچہ عربوں کے تجارتی جہاز سراندیپ تک آتے جاتے تھے، انہی جہازوں کو ہندوستانی ساحل کے بحری ڈاکوؤں نے لوٹ لیا تھا، جس کے پاداش میں اس نے سندھ پر بری اور بحری دونوں طرف سے حملے کئے، اور فتح کیا[۲]،

حجاج سے پہلے خلیج فارس اور بحر سندھ میں جو جہاز چلتے تھے، ان کے تختے ڈوری سے سی کر جوڑے جاتے تھے، اور بحر روم کے جہاز لوہے کی کیلوں سے جڑے جاتے تھے، حجاج نے اس پچھلے طریقۂ جہاز سازی کو رواج دیا، اور روغن کے بجائے پانی کے نفوذ کو روکنے کے لئے تارکول تختوں میں لگوائے، اور نوکدار کشتیوں کے بجائے مسطح کشتیوں کو رواج دیا[۳]،

عکّا میں جہاز سازی کا کارخانہ عبدالملک کے زمانہ تک قائم رہا، ہشام نے کسی سبب سے اس کارخانہ کو عکّا سے صور میں منتقل کر دیا،

---

۱ مقدمہ ابن خلدون ص۲۱۱ باب قیادۃ الاساطیل ۲ بلاذری فتوح السند ص۴۳۵ ۳ الاعلاق النفیسہ ابن رستہ ص۱۹۵ و ۱۹۶ - لیڈن،

واقدی کا بیان ہے کہ امیر معاویہ سے لے کر یزید تک یہ جہازات عکا میں رہے، جب بنو مروان برسرِ اقتدار آئے تو وہ ان کو صور میں لے آئے، اور وہاں عباسی حکومت کے عہد میں متوکل (۲۴۷ھ) تک رہے[1]

ہندوستان پر بحری حملہ عام طور سے مشہور ہے کہ ہندوستان پر گو ابتدائے تاریخ سے عہدِ یورپ تک ہمیشہ بیرونی قوموں نے حملے کئے ہیں، مگر اہلِ یورپ کے سوا کسی نے سمندر کی طرف سے حملہ نہیں کیا، مگر یہ صحیح نہیں ہے اہلِ عرب نے ہندوستان پر جو حملے کئے وہ بری اور بحری دونوں تھے، حضرت عثمانؓ کے زمانہ میں تھانہ، بھروچ، اور ٹھٹھ پر جو حملے ہوئے وہ بحری ہی تھے، پھر ۹۳ھ میں محمد بن قاسم ثقفی کے زیرِ ہدایت سندھ پر جو حملہ کیا، اس میں گو وہ اور اس کی فوج کا ایک حصہ شیراز کی راہ مکران ہو کر سندھ پر حملہ آور ہوا، مگر اسکا دوسرا حصہ مع تمام سامان اور آلاتِ جنگ کے بحری راستہ سے آیا[2]، اور بندرگاہ ٹھٹھ (دیبل) پر قبضہ کر کے آگے بڑھا، اور پھر بعد کو کمکیں اسی دریائی راستہ سے آتی رہیں، اس کے بعد ۱۰۷ھ میں جنید بن عبد الرحمٰن مری جب سندھ کا والی مقرر ہو کر آیا، تو اس سے اور راجہ جےسیہ سے بحری ہی معرکہ پیش آیا، اور اس کی فوجوں نے مندل

---

[2] فتوح البلدان بلاذری ص ۱۱۷ و ۱۱۸ لائیڈن،

[3] بلاذری ص ۴۳۶، مطبوعہ بریل و دافنہ سفن کان حمل فیہا الرجال والسلاح والاداۃ

بھروچ، وغیرہ پر قبضہ کیا، اور فوج کا دوسرا حصہ حبیب بن مرہ کی ماتحتی میں مالوہ (مالبہ) پر حملہ آور ہو کر اجین (اوزین) پر قابض ہو گیا، اور غالباً اس نے گجرات پر بھی قبضہ کیا، کیونکہ بلاذری میں ہے،

وفتح الجنید البیلمان والجزر، (ص ۴۴۲)

اور جنید نے بلیمان اور گجرات کو فتح کیا،

بنی امیہ کے زمانہ میں عراق میں جہاز رانی اور سیرابی کی غرض سے بکثرت نہریں بنائی گئی تھیں، آج کسی کو اصطخری کے اس بیان کا یقین آئیگا کہ بلال بن ابی بردہ کے زمانۂ امارت میں (۱۰۹ھ) بصرہ کے حدود میں ایک لاکھ بیس ہزار نہریں ایسی تھیں جن میں چھوٹی کشتیاں چلتی تھیں، (لیڈن ص ۸۰)

یہ بنو امیہ کی زندگی کے آخری کارنامے تھے، ان کے زوال و انحطاط کے بعد ۱۳۲ھ میں عربوں کی زمامِ حکومت بنو عباس کے ہاتھ میں آئی، اور شام کے بجائے عراق دار الحکومت قرار پایا، جس سے بحرِ روم کے بجائے خلیج فارس اور بحر ہند و عرب کو قرب حاصل ہوا،

بنو عباس | بنو عباس کی حکومت کی تکمیل منصور کے عہد میں ہوئی، بہر حال دجلہ، فرات اور خلیج فارس کے قرب سے مشرق کی بحری تجارت اور آمد و رفت کو بے حد فروغ ہوا، ۱۵۲ھ میں منصور نے دجلہ کے ساحل پر بغداد آباد کیا، تو اس شہر کا ہر قصر اور محل ایک نہر بنگیا، پایہ تخت کے لئے

اس مقام کا انتخاب بھی اسی غرض سے ہوا کہ دجلہ اور فرات کے راستہ سے دنیا کے ہر حصّہ سے بحری آمد و رفت اور تجارت ہو سکتی تھی، چنانچہ ابن واضح یعقوبی (۲۷۸ھ) جو بنو عباس کے عروج کے عہد کا قدیم مورخ ہے، کہتا ہے :-

"منصور نے اس مقام کو اس لیے پسند کیا کہ یہ دجلہ اور فرات کے درمیان گویا ایک جزیرہ ہے، اس کے مشرق میں دجلہ اور اس کے مغرب میں فرات ساری دنیا کے گھاٹ ہیں، واسط، بصرہ، اُبلّہ، اہواز، فارس، عمان، یمامہ، بحرین، اور اس کے آس پاس سے جو کچھ آئے گا وہ دجلہ ہی کی راہ سے آئیگا، اور یہیں وہ جہازات لنگر ڈالیں گے، اور اسی طرح اوپر موصل، دیار ربیعہ، آذربیجان، اور آرمینیہ سے جہازوں میں جو آئیگا وہ دجلہ ہو کر چلا آئے گا، اور دیار مضر، رقہ، شام، شامی بندرگاہوں، مصر اور شمالی افریقہ سے فرات ہو کر جہاز یہاں آئیں گے۔"[1]

اس شہر کی رونق کا یہ بحری تجارتی پہلو اس قدر پیش نظر تھا کہ سوداگروں کے لئے جو محلہ بنا تھا، اس میں فرات سے ایک نہر نکالی گئی

---

[1] کتاب البلدان یعقوبی ص۳، لیڈن،

تھی، کہ سامانوں سے لدے ہوئے جہازات، سمندر سے دریائے فرات میں اور فرات سے نہر کرخایا میں، اور اس سے مصنوعی نہر کے ذریعہ شہر میں، اور شہر سے اُس محلہ میں یہ پہنچ جائیں، اور وہاں جاکر سامان اترے[1]۔ ان کے علاوہ اور نہریں خاص اسی غرض سے بنائی گئیں، مثلاً نہر عیسیٰ جو فرات سے نکالی گئی، ایک بڑی نہر تھی، جسمیں بڑے بڑے جہازات رقہ سے آٹا اور ہر قسم کا تجارتی سامان لیکر شام اور مصر سے آتے تھے، اور لدے لدائے اس میں چلے آتے تھے، اسی کے کنارے سوداگروں کے گودام بنے ہوئے تھے، اس کا پانی ہر وقت بہتا رہتا تھا کہ کسی وقت جہاز کی آمد ورفت بند نہ ہو سکے[2]۔

بغداد کے بعد صرصر کے مقام میں ایک نہر صرصر تھی جس میں کشتیاں چلتی تھیں، (اصطخری - ۸۵) نہر عیسیٰ سے کشتیاں فرات سے نکل کر دجلہ میں آتی تھیں (اصطخری ۸۵) عباسیہ کے زمانہ میں نظر آتا ہے کہ عربوں میں تجارتی ذوق وشوق پہلے سے زیادہ ترقی کر گیا، اس کی وجہ یہ معلوم ہوتی ہے کہ عربوں کو بنو امیہ کی حکومت میں جو کشوری (سول) اور لشکری (ملٹری) مناصب حاصل تھے، وہ بنو عباس کے عہد میں ان سے چھنتے گئے پہلے کشوری عہدوں پر ۱۳۲ھ سے اہل فارس نے قبضہ کیا، اور عربوں

---

[1] کتاب البلدان یعقوبی ص ۲۳۸ و ص ۲۴۶ لیڈن [2] ایضاً ص ۲۵۰،

کے ہاتھوں میں صرف لشکری خدمات رہ گئے، بعد کو معتصم کے عہد میں ۲۱۵ھ کے بعد لشکری مناصب ترکوں کو منتقل ہو گئے، اس لئے تجارت کے سوا حصولِ دولت کا کوئی اور معزز راستہ ان کے لئے نہیں رہا،

با ایں ہمہ اس مختصر عہد میں بھی کچھ نہ کچھ انھوں نے بحری فتوحات کے سلسلہ میں کیا،

بنو امیہ کے جانشین کی حیثیت سے سندھ پر انھوں نے قبضہ کیا اور سندھ اور بصرہ کے درمیان بدستور بحری آمدورفت لگی رہی، ۱۵۹ھ میں خلیفہ مہدی عباسی کے زمانہ میں عربوں نے گجرات کے سواحل پر بحری حملہ کیا، اس کے افسر عبد الملک بن شہاب مسمعی تھے، ۱۶۰ھ میں یہ فوج گجرات کے ساحلی شہر باربد تک پہنچی[1] یہ باربد اصل میں بھاڑبھوت ہے، جو اب بھی ویرانہ کی شکل میں بھڑوچ کے قریب موجود ہے،

خلیفہ بغداد کا سندھ سے تعلق اس کے سو برس بعد تک بھی رہا، مگر کوئی نئی بحری فتح انھوں نے حاصل نہیں کی، اور عرب رفتہ رفتہ ان علاقوں میں صرف بحری تاجر اور سوداگر کی حیثیت سے رہ گئے، عراق و عرب کے بندرگاہوں سے ان کے جہازات خلیجِ فارس، بحرِ ہند، بحرِ چین، بحرِ احمر اور بحرِ حبشہ میں آتے جاتے تھے،

---

[1] ابن اثیر واقعات ۱۶۰ھ و ابن خلدون جلد ثالث ص ۲۰۸،

بحر روم میں ٹونس جو بنی امیہ کے زمانہ سے بحری جنگی جہازوں کا مرکز تھا، بنو عباس نے بھی اُس کو قائم رکھا، کہ رومیوں کی روک تھام کیلئے اس کی بیحد ضرورت تھی، یہین سے ان کے بڑے بحر روم کے جزیروں اور فرانس اور اٹلی کے بندرگاہوں پر حملے کرتے تھے، اور آخر ۲۱۲ھ میں جب بنو اغلب شمالی افریقہ میں بنو عباس کی نیابت کررہے تھے، قاضی اسد بن فرات نے انھی جنگی جہازوں کو لے کر سسلی پر کامیاب فوجکشی کی، اور ۴۶۲ھ تک عرب اس پر حکمراں رہے، اس زمانہ میں سسلی اور شمالی افریقہ کے سواحل عرب جہازوں کے بازیگاہ تھے، ہر وقت ان دونوں ساحلوں کے درمیان عربوں کی آمدورفت لگی رہتی تھی، ساتھ ہی ان دونوں افریقی اور یورپی ساحلوں سے اسکندریہ تک جہازوں کی قطار لگی رہتی تھی، مگر بحر ہند و حبش و چین میں وہ صرف تاجر رہ گئے تھے،

بصرہ | بنو عباس کے عہد میں بھی گو اُبلہ کے قدیم بندرگاہ کا نام سننے میں آتا ہے، مگر بغداد سے فرات ہو کر جہازات بصرہ ہی کے ناکے سے آتے اور جاتے تھے، اس لئے بصرہ کی حیثیت بیحد ترقی کر گئی، بغداد اور واسط سے جو جہاز آتے وہ بصرہ پہنچکر نہر ابن عمر کے ساحل پر کھڑے ہوتے تھے، اُبلہ اب صرف چین کے جہازوں کے لئے خاص ہو گیا

تھا[1]، بصرہ کی حیثیت ابن واضح یعقوبی کے جو تیسری صدی ہجری میں تھا ان فقروں سے ظاہر ہوگی،

"بصرہ، دنیا کا شہر، اور دنیا کی تجارتوں اور سامانوں کا مخزن[2]"

ابن الفقیہ ہمدانی الموجود ۲۹۰ھ نے اپنی کتاب البلدان میں لکھا ہے کہ اہل بصرہ کی تجارت کا یہ حال ہے کہ ایک طرف اقصائے ترکستان فرغانہ میں دوسری طرف اقصائے مغرب سوس میں وہ ملینگے[3]،

بنو امیہ کے زمانہ میں بصرہ کے حدود میں جو بے شمار نہریں بنی تھیں عباسیہ کے دور میں ان میں اور اضافہ ہوا ہوگا، اصطخری (۳۴۰ھ) کہتا ہے کہ اہل سیر کے اس بیان کا کہ حدودِ بصرہ میں اس قدر نہریں تھیں خود مجھے یقین نہ تھا، لیکن جب میں نے بصرہ دیکھا تو یقین آگیا، کیونکہ ایک ایک تیر پرتاب پر ایسی نہریں دیکھیں جن میں چھوٹی کشتیاں (زورق) چل رہی تھیں[4]،

سیراف | بصرہ سے سات منزل ہٹ کر فارس کے سواحلِ خلیج پر تیسری صدی میں یہ بندرگاہ آباد ہوا، اور بڑی رونق پائی، عربوں کے جہازات جو ہندوستان اور چین کو جاتے تھے، وہ یہیں سے ہو کر گذرتے تھے،

---

[1] کتاب البلدان یعقوبی ص ۳۶۰ [2] کتاب البلدان یعقوبی ص ۳۲۳،
[3] کتاب البلدان ابن الفقیہ ہمدانی ص ۱۹۱، [4] اصطخری ص ۸۰ لیڈن،

عدن | یمن کے ساحل پر عدن نام بندرگاہ کی آبادی تو قدیم تھی، مگر اس زمانہ میں اس نے عظیم الشان ترقی کی، یعقوبی تیسری صدی کے وسط میں کہتا ہے،

"عدن صنعار کا بندرگاہ ہے، یہاں حبشہ، مندب، جدہ، سلہٹ (آسام[1]) اور چین کے جہازات آکر لنگر ڈالتے ہیں" (ص ۳۱۹)

چوتھی صدی ہجری کے آخر میں بشاری مقدسی عدن کی تجارتی ترقی کا یہ حال لکھتا ہے کہ یہاں ایک ہزار درہم (چاندی کا سکہ) لیکر جاؤ تو ایک ہزار اشرفی لے کر لوٹوگے، سَو لیکر جاؤ تو پانچ سو لے کر آؤ، (۹۸، لیڈن)

صُحار | یہ عمان کا بندرگاہ اور پایہ تخت تھا، بشاری (۳۷۵ھ) لکھتا ہے

بحر چین (ہند) پر آج کوئی شہر اس سے زیادہ بڑا نہیں آباد اور پر رونق ہے، دولت کی فراوانی ہے، میوے ہیں، زبید صنعا سے بہتر ہے، عجیب و غریب بازار ہیں، جو پورے ساحل پر پھیلے ہیں، مکانات بلند، اور نفیس سال کی لکڑی اور اینٹوں سے بنے ہوئے ہیں، میٹھے پانی کی نہر ہے، ساحل پر

---

[1] ایک شہر کا نام سلاہط بتایا گیا ہے، سلیمان تاجر کے بیان سے ص ۹ سے معلوم ہوتا ہے کہ یہ خلیج بنگالہ کے پاس تھا، یہ غالباً سلہٹ ہے۔

جامع مسجد ہے، یہ چین کی دہلیز، مشرق کا خزانہ، اور یمن کا کفیل ہے (۹۵۲)

شحر | یہ مچھلیوں کی کان تھی، یہیں سے مچھلیاں نکال کر عمان، عدن اور وہاں سے بصرہ اور اطراف یمن تک جاتی تھیں، (۵۸)

قیس یا کیش | یہ جزیرہ بحر عمان میں بحرین کے پاس تھا، یہ ہندوستان جانے والے جہازوں کا مرکز تھا، (معجم یاقوت لفظ قیس)

بحرین | بحرین ہمیشہ سے جہازرانوں کا گھر رہا، نویں صدی میں اس کی ترقی کا یہ حال تھا کہ یہاں ایک ہزار چھوٹے بڑے جہاز اور کشتیاں پڑی رہتی تھیں، (کتاب الفوائد فی اصول البحر والقواعد ابن ماجد ص ۹ پیرس)

ہرمز | یہ جزیرہ بھی خلیج فارس میں بحری تجارت کا مرکز تھا، کیش اور ہرمز میں رقیبانہ مسابقت قائم تھی، ہندوستان، چین اور یمن کے تجارتی جہازات یہاں ٹھہرتے تھے، (ابن اثیر حوادث ۶۱۱ھ)

جدہ | یہ مکہ معظمہ کا بندرگاہ تھا، اور حبشہ سے حجاز کے آنے کے لئے یہاں جہاز کھڑے ہوتے تھے، گو یہ بندر عہد جاہلیت سے کام میں آرہا تھا، مگر جیسے جیسے افریقہ، حبش، سندھ اور فارس میں اسلام کی ترقی ہوتی گئی اس کی ترقی بھی ہوتی گئی،

جار | مدینہ منورہ کے بندرگاہ جار کو منصور نے بند کردیا تھا، پھر اس کو وہ حیثیت حاصل نہ ہوسکی، اور شاید اس کی جگہ قلزم نے لے لی،

شہر قلزم بحر احمر کے مصری ساحل پر حدود سینا میں یہ بندرگاہ اس عہد میں ترقی پر تھا، یعقوبی کہتا ہے،

"یہ سمندر کے ساحل پر بڑا شہر ہے، اس میں وہ سوداگر رہتے ہیں جو مصر سے حجاز اور یمن کو غلہ بھیجتے ہیں، یہاں جہازوں کا بندرگاہ ہے، یہاں مختلف قوموں کے دولتمند سوداگر رہتے ہیں" (صفحہ ۳۶)

ایلہ اسی کے قریب خلیج ایلہ میں جس کو اب عقبہ کہتے ہیں، اسی نام کا شامی بندرگاہ تھا، یعقوبی کہتا ہے،

شہر ایلہ دریائے شور (احمر) پر بڑی آبادی ہے، یہاں شام، مصر، اور شمالی افریقہ کے حاجی اکٹھے ہوتے ہیں، اور مختلف قسموں کی تجارتوں کا مرکز ہے، آبادی مختلف قوموں کی ہے، (۳۶۰)

مشرقی تجارتی جہازرانی کے راستے عربوں کے جہازات خلیج فارس سے چل کر بحر ہند سے گذر کر چین تک جاتے تھے، اس کی تفصیل تیسری صدی کے آغاز کا سیاح تاجر سلیمان ان الفاظ میں کرتا ہے:-

"وہ سمندر جو ہندوستان، چین اور سراندیپ کے بیچ

یں ہے، اس یں بڑی بڑی مچھلیاں ہوتی ہیں، جن سے جہاز ڈرتے ہیں، رات کو جب اس یں جہاز چلتے ہیں، تو گھنٹہ بجاتے چلتے ہیں تاکہ یہ مچھلیاں راستہ سے ہٹ جائیں، اس یں بیس ہاتھ کی ایک مچھلی ہم نے شکار کی، اس کا نام وال (وہیل) ہے، . . . .

تیسرا سمندر ہرگند (بحر ہند؟) ہے، اس یں بکثرت جزیرے ہیں، کہا جاتا ہے کہ ۱۹ سو جزیرے ہیں، یہی جزیرے ہرگند اور لاروی یں حد فاصل ہیں، ان جزیروں یں حکومت ایک عورت کی ہے، ان جزیروں یں عنبر بہت ملتا ہے، اور ان میں ناریل کی بڑی کثرت ہے، ایک جزیرہ کا دوسرے جزیرہ سے فرق دو تین چار فرسنگ کا ہوتا ہے، اور یہ کل انسانوں سے اور ناریل سے آباد ہیں، یہاں لین دین کوڑیوں سے ہوتا ہے، رانی کے خزانہ میں یہی کوڑیاں جمع ہوتی ہیں، یہاں کے باشندے صناعی یں بڑے ماہر ہوتے ہیں، کپڑے مع آستین، دامن اور کلیوں کے بنتے ہیں، اسی طرح جہاز سازی، تعمیر اور تمام صنعتوں یں بھی کمال رکھتے ہیں، دریائے

ہر گند میں سے سب سے آخری جزیرہ سراندیپ ہے، اور
یہ لوگ ان جزیروں کو "دیپ" کہتے ہیں، سراندیپ کے سواحل
سے موتی نکالتے ہیں، اور اس کے پہاڑ میں جس پر حضرت
آدم کا نقشِ قدم ہے، سرخ، زرد اور آسمانی یاقوتوں
کی کان ہے، اس جزیرہ میں دو راجہ ہیں، یہ بہت بڑا
جزیرہ ہے، جس میں عود، سونا، یاقوت، اور اس کے سمندر
میں موتی، اور شنک (سنکھ بڑا گھونگا) ہوتا ہے جس کو پھونک
کر بجاتے ہیں،

اس سمندر میں سراندیپ تک جہاز چلایا جائے تو جزیرے
کم ہیں لیکن بڑے بڑے ہیں، ان میں سے ایک جزیرہ
کا نام رامنی ہے، اس میں کئی راجے ہیں، اس کی وسعت
آٹھ نو سو فرسنگ کی ہے، اور اس میں کانیں ہیں، کافور
یہاں عمدہ ہوتا ہے، اس کے ماتحت اور جزیرے ہیں،
جن میں سونا ہوتا ہے، یہاں کی خوراک ناریل ہے، اسی
کا تیل لگاتے اور کھاتے ہیں، اور عورت کا دین مہر
ایک دشمن کے سر کی کھوپڑی ہے، جتنی کھوپڑی کوئی لائے
اتنی ہی بیویاں وہ کر سکتا ہے، اس جزیرہ رامنی میں

ہاتھی، سقم، بید ہوتا ہے، یہاں کے لوگ آدم خوار ہیں،
یہ دو سمندروں پر ہے، ایک دریائے ہرکند ہے، اور
ایک دریائے شلاہط (سلہٹ؟ خلیج بنگال) ان کے بعد
چند جزیرے ہیں، جن کو لنج بالوس کہتے ہیں، یہاں
کے عورت و مرد ننگے ہوتے ہیں، عورتیں پتے لپیٹتی ہیں
جب جہاز یہاں پہنچتے ہیں تو یہ لوگ بڑی چھوٹی ڈونگیوں
میں بیٹھکر، آتے ہیں، اور عنبر، اور ناریل کو لوہے، اور
کپڑے اور دوسری ضروریات سے بدلتے ہیں، اس کے
بعد دو اور جزیرے آتے ہیں، جن کے بیچ میں سمندر ہے
ان میں سے ایک کا نام انڈمان ہے، یہاں کے باشندے
سیاہ فام اور آدم خوار ہیں، اور اس میں اور بھی ناقابل
گذر جزیرے ہیں، جن کو ملاح نہیں جانتے" (ص۳-ص۱۱ پیرس)

اسی راستہ کا حال مسعودی (۳۰۳ھ) نے زیادہ خوبی کیساتھ
لکھا ہے، (مروج الذہب جلد اوّل از ص۳۳۰ تا ص۳۴۰ پیرس) خلیج
فارس سے لے کر بحر چین تک یہ عرب سیاح اور جہازراں دریاؤں
یعنی سمندر کے حصوں کے نام لیتے ہیں، پہلے دریا کا نام بحر فارس یا
خشبات البصرہ بتاتے ہیں، پھر بحر لاروی کا نام لیتے ہیں، جس کے ساحل

پر گجرات اور کوکن کے مشہور پرانے ساحلی شہر چیمور، سوبارہ، تھانہ اور کھمبائت آباد تھے، اور بعض اب تک ہیں، اس کے بعد بحر ہر کند کا ذکر کرتے ہیں، پھر بحر کلاہ کا نام آتا ہے، جس میں جزیرے ہیں، بحر صنف (چمپہ کا دریا) آخر میں بحر چین جسکا نام وہ دریاے چنجی (چنجی) بتاتے ہیں، (مروج الذہب جلد اول ص۳۳۰ پیرس)

اوپر کی تفصیل سے معلوم ہوتا ہے کہ پہلا دریا خلیج فارس ہے، اور لاروی موجودہ اصطلاح میں بحیرۂ عرب ہے، اور بحر ہرکند آجکل کے بحر ہند کا نام تھا، بحر کلاہ شاید خلیج بنگال ہو،

سلیمان تاجر اپنی کتاب میں ایک اور موقع پر اسی بحری راستہ کا تذکرہ ان لفظوں میں کرتا ہے:-

"چین کے اکثر جہازات سیراف میں بار ہوتے ہیں، سامان بصرہ اور عمان سے دوسری کشتیوں پر سیراف لاتے ہیں، اور یہاں چین کے جہازوں میں لادے جاتے ہیں، کیونکہ اس سمندر میں کہیں کہیں کناروں پر پانی کم ہے جسکی وجہ سے وہاں بڑے جہاز نہیں جا سکتے، بصرہ اور سیراف کے درمیان بحری راستہ سے ۱۲۰ فرسخ کی مسافت پر سیراف میں سامان لادکر اور میٹھا پانی لیکر جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور عمان کے بندر مسقط میں آکر

ٹھہرتے ہیں، اور یہ سیراف سے دو سو فرسخ پر ہے، اسی کے پاس عمان کی دریائی پہاڑیاں ہیں، اور وہ جگہ ہے جس کو دُرْدور کہتے ہیں، یہ دو پہاڑوں کے بیچ تنگ دریائی راستہ ہے، (باب المندب ؟) اس میں چھوٹے جہاز چلتے ہیں، چین والے بڑے جہاز نہیں جا سکتے، یہیں وہ دو پہاڑ ہیں جن میں سے ایک کا نام کُسیر اور دوسرے کا عویر ہے، جو زمین میں ہیں، اور پانی کے اوپر ان کا بہت تھوڑا سا سر انظر آتا ہے، یہاں سے آگے بڑھکر ہم عمان کے بندرگاہ صُحار پہنچتے ہیں، اور مسقط کے ایک کنوئیں سے میٹھا پانی بھرتے ہیں، ۔ ۔ ۔ ۔ ۔ یہاں سے جہاز نے لنگر اٹھایا تو ہندوستان کی سمت کوکم لی (کوکن ؟) پہنچا، مسقط سے کوکم لی تک ایک مہینہ کی مسافت ہے، اگر ہوا ٹھیک ہے ۔ ۔ ۔ ۔ ۔

اور کوکم میں چینی جہازات آتے ہیں، چینی جہازوں سے ایک ہزار درہم اور دوسرے جہازوں سے دس دینار (اشرفی) سے ایک دینار تک محصول لیا جاتا ہے، اور یہاں جہازوں میں میٹھا پانی لے لیتے ہیں، یہاں سے لنگر اٹھا کر دریائے ہرگند (بحر ہند ؟) میں داخل ہوتے ہیں

اور اس مقام پر آتے ہیں جس کو لنج بالوس کہتے ہیں یہاں کے
لوگ نہ تو عربوں کی زبان سمجھتے ہیں، اور نہ ان زبانوں
میں سے کوئی زبان سمجھتے ہیں جن کو سوداگر جانتے ہیں
ننگے رہتے ہیں، رنگ گورا ہے، داڑھی مونچھ نہیں ہوتی،
یہ لوگ ایک کھدے ہوئے تختہ کی ڈونگیوں میں بیٹھ کر
آتے ہیں، اُن کے پاس ناریل، گنّے، کیلے اور ناریل کا
پانی ہوتا ہے جو سپید رنگ کا میٹھا عرق ہے،۔۔۔ یہ
یہ چیزیں لوہے سے بدل کر بیچتے ہیں، اشاروں سے خرید و
فروخت ہوتی ہے، یہ تیراکی میں بڑے ماہر ہوتے ہیں،
اکثر تاجروں سے لوہا چھین لیتے ہیں اور کچھ اس کے بدلے
میں نہیں دیتے، یہاں سے آگے بڑھ کر کلاہ بار آتے
ہیں، ملک اور ساحل کو بار کہتے ہیں (؟) اور یہ زابج
(جاوہ ؟) کا ملک ہے، ہندوستان کے داہنے ہاتھ پر
یہاں کا ایک راجہ ہے، ان کا لباس فقط ایک لنگی
ہے، رذیل شریف سب یہی پہنتے ہیں، یہاں سے میٹھا
پانی لیتے ہیں، کوکم سے کلہ بار تک ایک مہینہ کا راستہ
ہے، پھر دس دن جہاز چل کر تومہ پہنچتے ہیں، یہاں

بھی میٹھا پانی ملتا ہے، پھر جہازوں نے لنگر اٹھایا، تو
دس دن میں کدر تک پہنچے، یہاں بھی میٹھا پانی جو لینا
چاہے لے سکتا ہے، یہاں ایک اونچا پہاڑ ہے، جس پر
چور اور فراری مجرم چھپے رہتے ہیں، پھر جہاز چل کر
دس دن میں صنف (چمپا) پہنچتے ہیں، یہاں میٹھا پانی
ہے، اور یہیں عود صنفی ہوتا ہے، یہاں بھی ایک راجہ
ہے، یہاں کے لوگ دو لنگیاں پہنتے ہیں، (ایک کمر
سے باندھتے ہیں، اور دوسری اوڑھتے ہیں) یہاں سے
صندر فولات (سنگاپور) پہنچتے ہیں، یہ سمندر میں ایک
جزیرہ ہے، اور دس دن کی مسافت پر ہے، یہاں میٹھا
پانی ہے، یہاں سے جہازات چلے تو جنجی (جینجی) پہنچے
پھر چین کے دروازے پر آگئے، یہاں بہت سے پہاڑ
سمندر میں سے نکلے ہیں، اور ہر دو پہاڑوں کے درمیان
جہازات گذرتے ہیں، صندر فولات سے ایک مہینہ میں
جہاز چین پہنچتے ہیں، ابواب الصین کے پہاڑوں کے
درمیان سات دن تک جہاز چلتے ہیں، اس کے بعد
خلیج چین میں داخل ہوتے ہیں، اور ملک چین کے اس شہر

میں لنگر ڈالتے ہیں، جس کا نام خانفوا (خانپوا)

ہے۔ (ص۱۴ - ص۲۱)

خانفوا جہازوں کا بندرگاہ ہے، اور عربوں کی سوداگری کا مرکز ہے، یہاں مکانات لکڑیوں کے ہوتے ہیں، یہاں لکڑیاں اس لئے زیادہ ہوتی ہیں کہ جہاز آتے جاتے ٹوٹتے ہیں، یہاں جہاز زیادہ ٹھہر جاتے ہیں اور ایک غیر ملک عرب میں سامان فروخت کرنے پر مجبور ہوتے ہیں، یہاں ایک مسلمان قاضی ہوتا ہے جو شہنشاہ چین کی طرف سے مسلمانوں کے مقدمات کا فیصلہ کرتا ہے، اور عراق کے تاجر اس کا فیصلہ مانتے ہیں، (ص۱۳ و ۱۴)

ہم نے اوپر کی سطروں میں بصرہ اور سیراف سے جزائر بحر ہند ہو کر، حدود ملک چین تک کے راستے بتائے ہیں، ان جزیروں میں عربوں کی جہازی آمد و رفت صدیوں تک اتنی رہی کہ ان میں سے اکثر جزیروں میں ان کی مستقل آبادیاں قائم ہو گئیں، اور ان کے بدولت یہاں اسلام کی بڑی اشاعت ہوئی، مالدیپ سے لیکر جاوہ اور سوماترا تک اور وہاں سے فلپائن تک ان کا اثر پھیلا، ان جزیروں

کی وحشت و جہالت کی جو کیفیت تھی وہ اوپر پڑھ چکے، ان کی تہذیب و تمدن و ترقی میں عرب جہاز رانوں، اور بحری عرب تاجروں کا بڑا حصہ ہے، یہاں تک کہ چند صدیوں کے بعد یہاں اسلامی ریاستیں قائم ہوگئیں، خصوصیت کے ساتھ حضرموتی عربوں کے یہ مرکز بن گئے" اور آج بھی حضارمہ کی آبادی یہاں اچھی خاصی ہے،

ہندوستان کے جن بندرگاہوں سے ان کا گذر ہوتا تھا، ان کا حال ہم نے "عرب و ہند" میں تفصیل سے لکھا ہے، یہاں ان کا دہرانا طوالت سے خالی نہیں، سلسلۂ بیان میں صرف یہ کہدینا ہے، کہ وہ خلیج فارس کے فارسی ساحل سے ہوکر خشبات آتے تھے، پھر بلوچستان کے بندرگاہ تیز میں داخل ہوتے تھے، پھر سندھ کے بندرگاہ ٹھٹھہ میں، پھر گجرات اور کاٹھیاواڑ کے بندرگاہوں میں سے تھانہ، کھمبائت، سوبارہ، چیمور، بھروچ، بھاڑبھوت، گندھار، گھوگھا، اور بعد کو سورت میں، پھر مدراس کے علاقہ میں ملیبار کارومنڈل (معبر) راس کماری (قمار) کولم، (ٹراونکور) منگلور، چالیات، پنڈارانی، چنداپور، ہنور، دہپٹن، کالی کٹ، مدراس سے ہوکر وہ خلیج بنگال میں داخل ہوتے تھے، اور یہاں ان کا مرکز سلہٹ تھا، جس کو وہ سلاہط کہتے تھے، اور پھر چاٹگام جاتے تھے جس کو وہ صادجام کہتے تھے

یہاں سے سیام ہو کر وہ بحر چین میں داخل ہوتے تھے،

گجرات اور سندھ یہ دونوں علاقے ان کے اصلی مرکز تھے، سنکر حیرت ہوگی کہ مسعودی کے ورودِ ہند کے زمانہ (۳۰۳ھ) میں گجرات کے بندرگاہ چیمور میں دس ہزار عرب اور عرب نژاد مخلوط النسل آباد تھے اسی طرح کھمبائت میں ان کی آبادی تھی، بھروچ سے وہ نیل اور لاکھ لے جاتے تھے، (یاقوت کی معجم البلدان) مدراس کی چٹائیاں مصر میں جا کر بکتی تھے، (کتاب الاعتبار عبداللطیف بغدادی) (تفصیل کے لئے دیکھو عرب و ہند)

افریقی سواحل | عربوں کی جہازرانی کا دوسرا راستہ یہ تھا کہ عدن سے بحرِ عرب کے کنارے کنارے بحر احمر آتے تھے، بحر احمر سے افریقہ کے حبشی سواحل پر چلے جاتے تھے، اور حبشہ میں سفالہ (موزمبیق) اور زیلع (جو موجودہ ایطالی اریٹریا میں ہے) جاتے تھے، اور یہی زیلع حبشہ کا بندرگاہ تھا، جہاں سے سوار ہو کر حجاز اور یمن آتے تھے[1]،

افریقہ میں گھوم کر زنجبار، اور پورے افریقی ساحل میں چل کر جنوبی افریقہ کے سونے کی کانوں والے بندرگاہ میں داخل ہوتے تھے انکی اس بحری سیاحت کا خاتمہ جزیرہ قنبلو پر ہوتا تھا، جس کو اب مدغاسکر کہتے ہیں

[1] اصطخری ص ۳۶ لائیڈن۔

اس راستہ کا حال مسعودی (۳۰۳ھ) نے مروج الذہب میں لکھا ہے۔
یہی وہ سواحل ہیں جو اب نٹال، اور ٹرنسوال وغیرہ ناموں سے روشناس ہیں،

سیراف اور عمان سے یہاں جہازات روانہ ہوتے تھے، اور جہاز راں زیادہ تر قبیلہ ازد کے ہوتے تھے، یہ سیراف اور عمان سے حبشہ، زیلع، عیذاب، سواکن، زنجبار، بربرا، ہوکر مڈگاسکر جاتے تھے، اور پھر لوٹ کر چلے آتے تھے، حبش کے سواحل سے عنبر اور بربرا سے سونا لاتے تھے، مڈگاسکر میں چوتھی صدی کے شروع میں عربوں کی نوآبادی قائم تھی، یہی وہ سواحل ہیں جہاں پرتگالی جہاز رانوں اور واسکوڈی گاما کی ملاقات دسویں صدی ہجری میں عرب جہاز رانوں سے ہوئی، اور ان سے ان کو ہندوستان کا پتہ ملا،

عمان کے عربوں کی آمد و رفت اور بحری اقتدار نویں صدی میں ان سواحل میں اتنا ترقی کر گیا تھا، کہ وہ عمان کی سلطنت کے اجزا بن گئے، زنجبار مدت تک سلاطینِ عمان کے زیر حکومت تھا، یہانتک کہ اہل یورپ نے ان کو وہاں سے بے دخل کیا،

بحر روم | بنو عباس کی حکومت بحر روم میں شام کے سواحل سے لیکر شمالی افریقہ میں جبل الطارق تک تھی، رومیوں کے حملوں کا خطرہ

ان کو برابر لگا رہتا تھا، اس لئے بنوامیہ نے شام کے سواحل پر صور میں جہاز سازی کا جو کارخانہ قائم کیا تھا، اس کو انھوں نے بھی قائم رکھا، لیکن متوکل باللہ نے ۲۴۷ھ میں اسکو صور سے پھر عکا میں منتقل کر دیا، اور تمام سواحل کا بحری انتظام از سر نو درست کیا[1]

بشاری مقدسی نے لکھا ہے کہ "عکا کی حفاظت کا پہلے وہ اہتمام نہ تھا جو صور کا تھا، لیکن جب ابن طیلون (احمد بن طولون؟) یہاں آیا، اور وہ صور کے بحری استحکامات کو پہلے دیکھ چکا تھا تو اس نے چاہا کہ یہاں کا بندرگاہ بھی ویسا ہی مستحکم ہو، مگر کوئی کاریگر پانی کے اندر تعمیر کا کام انجام دینے پر راضی نہ ہوا، آخر اس کے یعنی بشاری کے دادا ابوبکر بنّار (معمار) کا نام لیا گیا، چنانچہ وہ بیت المقدس سے بلوایا گیا، اس نے نہایت ہوشیاری سے لکڑیوں پر پتھر کی چٹانیں ڈال ڈال کر اور ان کو باندھ باندھ کر پانی میں بندرگاہ کی عمارت تعمیر کی، اور بیچ میں ایک پھاٹک بنایا، اور لمبی لمبی زنجیریں ڈالی گئیں، جب رات کو جہازات یہاں پہنچتے تو زنجیر کھینچ کر آنے کی اطلاع دیتے[2]"

ابن طولون متوکل کے جانشین معتز کے عہد میں مصر کا والی مقرر

---

[1] بلاذری ص ۱۱۸ لائیڈن،

[2] احسن التقاسیم بشاری ص ۱۶۲ و ص ۱۶۳ لائیڈن،

ہوا، اور ۲۵۴ھ سے ۲۷۰ھ تک حکمراں رہا، یہ تعمیر اس لئے اسی زمانہ کے اندر ہوئی ہوگی۔

فاطمیہ بحر روم میں

بحر روم میں پہلے تو رومیوں (یونانیوں) اور عربوں کے درمیان مقابلہ ہوتا رہا، مگر جیسے جیسے عربوں کے بحری فتوحات آگے بڑھتے گئے، رومی پیچھے ہٹتے گئے، ۲۹۶ھ میں شمالی افریقہ میں عبیدی فاطمیوں کی پرزور حکومت قائم ہوئی جو سسلی، مصر اور شام سب پر رفتہ رفتہ چھاگئی، اس حکومت کے قیام کے لئے جس کے اکثر حصے بحری مواصلات کے ذریعہ وابستہ تھے، بحری ترقی ضروری تھی، چنانچہ اس نے ٹونس کے قدیم کارخانۂ جہاز سازی کو بےحد ترقی دی، ٹونس کے کارخانۂ بحری میں جنگی جہاز ہمیشہ آراستہ و پیراستہ تیار رہتے تھے،

۳۰۳ھ میں بحر روم کے ساحل پر ایک پہاڑ کو کھود کر اس میں اتنی بڑی گودی بنائی گئی، جس میں دو سو جنگی جہاز محفوظ کھڑے رہ سکیں، ان جنگی جہازوں کا نام شینی تھا، شینی اس جنگی جہاز کو کہتے تھے جو اتنا بڑا ہوتا تھا کہ ایک ایک جہاز ایک سو تینتالیس ڈانڈوں سے چلایا جاتا تھا، ان کو بند کرنے کے لئے پھاٹک اور قفل لگتے تھے، رسد کے لئے غلہ کا انبار خانہ الگ تھا، میٹھے پانی کا الگ انتظام تھا[1]،

---

[1] ابن اثیر حوادث ۳۰۳ھ مصری چھاپہ میں دو سو (مائتی) جہازوں کی جگہ لکھی ہے، اور پیرس اڈیشن میں سو کی،

سسلی میں | سسلی میں سب سے بڑا تجارتی اور جنگی بندرگاہ مسینا تھا، جہاں ادھر سے مشرقی تاجر اور ادھر سے مغربی سوداگر آکر باہم بیوپار کا مبادلہ کرتے تھے، یہیں سسلی کی عرب حکومت کے جنگی جہازوں کا کارخانہ (دارالصناعہ[۱]) تھا، اسی طرح سسلی کے دارالسلطنۃ پلرمو میں جو لب ساحل واقع تھا، عظیم الشان بندرگاہ اور جہاز سازی کا کارخانہ[۲] تھا، اس کیلئے لوہا اور لکڑی اسی کی کان اور جنگل سے لائی جاتی تھی، اور ہزاروں مزدور روزانہ جہازوں کی تیاری میں مصروف رہتے تھے[۳]،

اندلس کے بندرگاہ | عربی اندلس کے مشہور بندرگاہ جہاں سے مشرق کی آمد و رفت جاری تھی، دو تھے، ایک **مریہ** اور دوسرا بجانہ، یہ دونوں اندلس میں مشرق کے پھاٹک کہے جاتے تھے، مریہ کے متعلق یاقوت معجم البلدان میں رقم طراز ہے،

"مریہ، یہ بیرہ کے ضلع میں اندلس کا بڑا بندرگاہ ہے، یہیں سے سوداگر جہاز پر سوار ہوتے ہیں، اور یہیں تجارتی جہازات آکر لنگر ڈالتے ہیں، یہاں جہازوں اور کشتیوں کی گودی موجود ہے، سمندر کا پانی شہر کی دیوار میں آکر لگتا ہے، یہاں حریر و دیبا کے کپڑے بہت اچھے بنتے ہیں، پہلے یہ صنعت قرطبہ میں تھی، لیکن اب مریہ کی صنعت نے اسکو

۱؎ نزہۃ المشتاق ادریسی ۲۶، صفحہ ایطالیا، ۲؎ ابن حوقل صـ۸۲ ۳؎ ابن اثیر سنہ ۳۵۶ھ

شکست دیدی ہے، فرنگیوں نے خشکی و تری سے اس پر ۵۴۲ھ میں حملہ
کر کے اس کو لے لیا تھا، مگر ۵۵۲ھ میں پھر مسلمانوں نے اس پر قبضہ کر لیا،
اسلامی جنگی جہازوں کی ترتیب یہیں ہوتی ہے، اور یہیں سے وہ فرنگ
کی لڑائی کے لئے نکلتے ہیں، **مریہ بلش** اندلس کا ایک اور بندرگاہ تھا، جہاں
سے جہاز میں بیٹھکر بربر آتے تھے، (معجم)

شمالی افریقہ اور مراکش کے سب سے مشہور بندرگاہ کا نام **بجایہ** تھا،
یہ افریقیہ (الجیریا اور تونس) اور مغرب (مراکش) کے بیچ میں بحر روم کے
افریقی ساحل پر واقع تھا، یہ پہلے صرف معمولی بندرگاہ تھا، ۴۵۷ھ میں ناصر
بن علناس نے اس کو مناسب بحری موقع سمجھ کر آباد کیا، اور آخر یہ ایک
مہتم بالشان بندرگاہ بن گیا، جہاں سے ہر طرف جہازات جاتے، اور
مسافر آتے تھے، (معجم یاقوت)

مراکش کا ایک اور مشہور بندرگاہ **سبتہ** تھا، جو اندلس کے
بالمقابل افریقی ساحل پر واقع تھا، یاقوت نے لکھا ہے کہ یہ دنیا کا سب سے
بہتر بندرگاہ ہے،

افریقیہ کا سب سے مشہور بندرگاہ جس کو ۳۰۰ھ - ۳۰۵ھ میں
فاطمی حکومت کے بانی نے بنایا تھا، **مہدیہ** تھا، اس کے لئے ساحل پر
جو گودی تیار کیگئی تھی، وہ ایک سخت اور طویل چٹان کو کاٹ کر بنائی

گئی تھی، اور اتنی بڑی تھی جس میں تیس جہاز بیک وقت ٹھہر سکتے تھے، بندرگاہ کے دونوں طرف بڑی بڑی زنجیریں پڑی رہتی تھیں، جب کوئی جہاز اندر لانا چاہتے تھے تو زنجیر کھول دیتے تھے، اور پھر اسی طرح ڈالدیتے تھے، (معجم یاقوت)

ابوعبید بکری (المتوفی ۴۸۷ھ ۱۰۹۴ء) نے مسالک و ممالک میں افریقیہ کے حسب ذیل بندرگاہوں کے جابجا نام لئے ہیں، اور بعضوں کے حالات لکھے ہیں، مرسی الاندلسیین، مرسی تینی، مرسی الثنیہ، مرسی الخراطین، مرسی الخرز، مرسی الدار، مرسی الدجاج، مرسی الذبان، مرسی المدفون، مرسی الراہب مرسی الروم، مرسی الزیتونہ، مرسی سبیبہ، مرسی الشجرہ، مرسی عمارۃ، مرسی القبۃ، مرسی ماریفن، مرسی ماسین، مرسی مغیلہ، مرسی ملویہ، مرسی منبع مرسی موسیٰ، مرسی جبل وہران، (مطبوعۂ الجزائر ۱۹۱۱ء)

بحر روم میں مسلمانوں کی آمد و رفت کا ایک بڑا سبب حج بھی تھا کہ ہر سال ہزاروں حاجی اندلس و مراکش سے اسکندریہ آتے تھے، اندلس کا مشہور سیاح ابن جبیر جو ۵۷۸ھ میں اندلس سے اسکندریہ تک جینوا کے ایک جہاز پر آیا تھا، وہ اندلس سے اسکندریہ تک اپنے بحری منازل اس طرح گناتا ہے کہ وہ ۲۹ر شوال ۵۷۸ھ کو سبتہ میں جہاز پر سوار ہوا، اور جزیرہ یابسہ، جزیرہ میورقہ، جزیرہ منورقہ، جزیرہ سردانیہ،

جزیرۂ سسلی، اور جزیرہ کریٹ، ہو کر ۲۹ ذیقعدہ سنہ مذکور کو اسکندریہ پہنچا، یعنی یہ منزل اندلس سے لیکر اسکندریہ تک ۲۹ دن میں تمام ہوئی[۱]،

برقہ میں طُلمیثہ ایک بندرگاہ تھا، جہاں کبھی کبھی جہاز کھڑے ہوتے تھے، (یعقوبی ص ۳۴۳)

افریقہ قیروان میں بحر روم کے ناکہ پر تھا، حضرت عمرؓ کے خاندان کے لوگوں اور دوسرے عرب خاندانوں بلکہ عجمیوں کی بھی آبادیاں تھیں، اسی کے قریب ایک بندرگاہ اقلیبیہ تھا، جہاں سے سسلی کے لئے جہاز پر سوار ہوتے تھے[۲]،

مصر کے بندرگاہ | مصر کے بحیرۂ تنیس میں تیسری صدی کے آخر میں بڑے بڑے جہاز چلتے تھے[۳]، اسی طرح شہر رشید نام ایک بڑی پر رونق آبادی اس زمانہ میں تھی، اسکا ایک بندرگاہ تھا، جس میں سے ہو کر دریائے نیل کا پانی سمندر میں گرتا تھا، اور سمندر سے جہاز اس میں داخل ہو کر نیل میں چلے آتے تھے[۴]،

شہر **قوص** ممالیک کے زمانہ میں مصر صعید کا بہت بڑا بحری شہر تھا، جنوبی ملکوں سے جہازوں میں جو تاجر دریائے شور سے آتے

---

۱ دیباچہ رحلہ ابن جبیر دگب، ص ۳۵-۳۰- ۲ کتاب البلدان یعقوبی ص ۳۴۸، ۳ ایضا ص ۳۳۸، ۴ ایضا ص ۳۳۸،

تھے، وہ یہیں ٹھہرتے تھے، عدن کے تاجر یہیں رہتے تھے، بحری تجارت کے سبب سے یہاں بڑی دولت تھی[1]،

فرما کے پاس قسطیہ ایک پرانی آبادی بحرِ روم کے ساحل پر ہے، یہاں ایک بندرگاہ تھا[2]،

دمیاط میں جو ایک طرف دریائے نیل اور دوسری طرف بحر روم سے متصل تھا، بہت بڑا بندرگاہ تھا، یہاں کثرت سے جہاز آتے جاتے تھے، یہاں دو برج بنائے گئے تھے، اوران کے بیچ میں لوہے کی موٹی زنجیر پڑی رہتی تھی، تاکہ اس کے ساحل پر کوئی جہاز سرکاری اجازت کے بغیر لنگر نہ ڈال سکے[3]،

بحر روم کے جنگی بیڑے | بحر روم کی عرب جہاز رانی اور خصوصاً اُن کے جنگی بیڑوں کا حال سب سے بہتر ابن خلدون نے لکھا ہے، وہ کہتا ہے،

جب عربوں کی سلطنت قائم ہوگئی، اوران کو اقتدار حاصل ہوا تو ہر پیشہ والے اپنا اپنا ہنر لیکر ان کی خدمت میں حاضر ہوئے، انھوں نے ملاحوں اور جہاز رانوں

---

[1] معجم البلدان یاقوت لفظ قوص والانیس المفید للطالب المستفید منقول از کتاب زبدۃ کشف الممالک وبیان الطرق والمسالک لخلیل بن شاہین الظاہری مطبوعۂ مصر ص۹۹ [2] الانیس المفید ص۹۹ [3] ایضاً ص ۱۰۰ و ۱۰۱،

کو نو کرر کھا، ان کی بحری واقفیت اور مشق ترقی کر گئی،
اُن میں بحریات کے ماہرین پیدا ہوئے، بحری جہاد کا انکو
شوق ہوا، تجارتی اور جنگی جہازات بنوائے، جنگی بیڑوں
کو سپاہیوں سے اور آلاتِ جنگ سے آراستہ کیا، فوجوں
کو سمندروں کی پشت پر سوار کیا، اور ان کو بحر روم کے
مقابل کے افرنگی سواحل پر لڑنے کو بھیجا، اور اس غرض کے
لئے ان مقامات کو منتخب کیا جو سمندر کے کنارے تھے،
جیسے شام، افریقیہ، مراکش، اور اندلس، خلیفہ عبدالملک
نے حسان بن نعمان اپنے والی افریقیہ کو حکم دیا کہ ٹونس
میں بحری آلات کے لئے دار الصناعہ قائم کرے، چنانچہ
یہیں سے سسلی پر زیادۃ اللہ بن ابراہیم بن اغلب کے
زمانہ میں حملہ ہوا اور وہ فتح ہوا، اور قوصرہ پر قبضہ کیا،
. . . . . . اس کے بعد افریقیہ اور اندلس کے جنگی
بیڑے عبیدیین اور امویین کی سلطنتوں میں یکے بعد دیگرے
مقابل کے سواحل پر حملے کرتے رہتے تھے، عبدالرحمان
بن ناصر کے زمانہ میں اندلس کے بیڑے میں تقریبًا دوسو
جہاز تھے، اور اسی کے قریب افریقیہ کے جہازوں

کی تعداد تھی۔ اندلس کے امیر البحر کا نام ابن رماحس تھا، اور ان جہازوں کا مرکزی بندرگاہ بجایہ اور مریہ تھا، اور ہر بندرگاہ کے تمام جہازوں کا ایک افسر اعلیٰ ہوتا تھا، جسکے سپرد تمام جہازوں، اور ملاحوں اور بحری سپاہیوں کی نگرانی ہوتی تھی، ہر جہاز میں ایک رئیس (کپتان) ہوتا تھا، جو ہوا سے اُس کی رفتار، ڈانڈوں سے اس کے کھینے اور اس کے لنگر ڈالنے کا نگراں ہوتا تھا، اور جب کوئی جنگی صورت پیش ہوتی تھی، تو مقررہ بندر میں حسب ضرورت جہازوں کو یکجا اور تمام سامانوں سے آراستہ کر کے کسی ایک امیر کی ماتحتی میں روانہ کیا جاتا تھا،

مسلمان اپنے عہد ترقی میں اس بحر روم پر ہر طرف سے پوری طرح قابض تھے، اور ان کے مقابلہ میں عیسائیوں کے بیڑوں کا کوئی شمار نہ تھا، چنانچہ مسلمانوں نے ہر جگہ بحری فتوحات حاصل کئے، اور اس سمندر کے اکثر جزیروں کے بادشاہ ہو گئے، جیسے میورقہ، منورقہ، یابسہ، سردانیہ، صقلیہ، قوصرہ، مالٹا، کریٹ، سائپرس، اور دوسرے رومی و فرنگی ممالک،

ابو القاسم شیعی اور اس کے فرزند مھدیہ سے اپنے بیڑوں کو لیکر نکلتے تھے، اور جینوا کے ساحلی شہر پر حملہ کرتے تھے، اور کامیاب واپس آتے تھے، مجاہد عامری جو دانیۃ کا رئیس اور ملوک طوائف میں سے ایک تھا، اس نے ۴۰۵ھ میں اپنے بیڑوں سے سردانیہ کو فتح کیا، جس کو عیسائیوں نے اب واپس لے لیا، مسلمان اس زمانہ میں اس سمندر پر قابض تھے، اور ان کے جہاز آتے جاتے رہتے تھے، اور اسلامی لشکر اس سمندر کو جہازوں میں بیٹھکر سسلی سے برّ اعظم کے شمالی حصہ میں جاتے تھے، اور شاہانِ فرنگ کے ملکوں پر حملے کرتے تھے، جیسا کہ بنی حسین شاہانِ سسلی کے زمانہ میں ہوا، اس زمانہ میں تمام عیسائی قومیں اپنے بیڑوں کو سمندر کے شمالی و مشرقی جانب میں فرنگستان اور سلافستان کے سواحل پر لے گئیں، اسلامی بیڑے اُن پر اس طرح ٹوٹ کر گرتے تھے، جیسے شیر اپنے شکار پر گرتا ہے، پورا سمندر مسلمانوں کے جہازوں سے بھرا تھا، اور صلح و جنگ کے لئے راستوں میں ان کی آمد و رفت لگی رہتی تھی، اور عیسائیوں کا ایک تختہ بھی اس سمندر میں تیرتا تھا،

عبیدیین کو جب زوال اور کمزوری لاحق ہوئی تو عیسائی
چیرہ دست ہوئے، اور مصر و شام کے سواحل پر قابض
ہوگئے، اور اسلامی بیڑے موقوف ہوگئے"

لیکن سلطان صلاح الدین نے جب عبیدیین کا خاتمہ کیا، اور عیسائیوں کو مصر اور شام سے دور کیا، تو اس نے جہازوں کی طرف بھی توجہ کی، چنانچہ شامی سواحل میں طلایہ گردی اور دشمنوں کے جہازوں کا مقابلہ اس نے جس طرح کیا ہے، اسکا حال عماد کاتب نے الفتح القسی فی الفتح القدسی میں لکھا ہے، ایک جگہ لکھتا ہے کہ

اسکندریہ کے حکام کو لکھا گیا کہ بڑے جہازوں میں رسد
کا سامان بھیجا جائے اور ان پر بہادر تیر انداز مقرر کئے
جائیں، جب وہ شام کے سواحل پر نظر آئے تو عیسائی
جہازوں نے ان کو ہر طرح سے گھیر لینا چاہا، مگر اسلامی
جہاز نہایت بہادری سے لڑتے ہوئے ساحل تک پہنچ
گئے"؛ (ص ۲۰۴)

بہرحال اس کے بعد ابن خلدون لکھتا ہے، کہ

عبیدیین کے زوال کے بعد اُن اطراف میں اسلامی
جہازوں کی حالت بھی سقیم ہوگئی، اور صرف افریقیہ

اور مراکش میں جہازوں کا انتظام بدستور قائم رہا، اور
اُن کی قوت کو کوئی صدمہ نہیں پہنچا، چنانچہ لمتونہ کے عہد
تک عربی بیڑے کے قائد جزیرۂ قادس کے رؤسا، بنی
میمون تھے، اور انھی سے موحدین کی سلطنت کے فرمانروا
عبدالمومن نے لیا، اور اندلسی اور افریقی سواحل پر
ان کے بیڑوں کی تعداد سو ہو گئی، چھٹی صدی ہجری میں
جب موحدین کی سلطنت کمال عروج پر تھی اور اندلس
و مراکش دونوں پر ان کا قبضہ تھا تو انھوں نے اپنے
جنگی جہازوں کو بیحد ترقی دی، جس کی نظیر نہیں، ان کے
بیڑوں کا افسر اعلیٰ احمد صقلی (سسلی کا باشندہ) تھا"

اصطخری جو چوتھی صدی کے بیچ میں تھا اور بحر روم میں اندلس
اور سسلی تک جا چکا تھا، کہتا ہے، کہ

"تمام سمندروں میں اس سمندر (بحر روم) سے زیادہ کوئی
خوبصورت نہیں کہ اس کی دونوں طرف برابر برابر سے
غیر منقطع آبادیاں ہیں . . . . اور اس میں مسلمانوں
اور رومیوں کے جہاز آتے جاتے ہیں، ہر فریق ایک طرف
سے دوسری طرف جاتا ہے، اور اکثر اس میں مسلمانوں اور

اور رومیوں کی فوجوں کی مڈبھیڑ جہازوں میں ہو جاتی ہے
اور ہر فریق کے سو سو بلکہ اس سے زیادہ جنگی جہاز جمع ہو جاتے
ہیں، اور سمندر میں ان کی لڑائی ہوتی ہے" ص۱۰۹

الغرض بحر روم کے دونوں ساحلوں میں عربوں کی آمد و رفت تھی، وہ افریقی ساحل میں ایک طرف اندلس اور طنجہ تک پہنچ کر مغربی اور جنوبی افریقہ تک چلے جاتے تھے، اور دوسری طرف وہ ایشیائے کوچک، قسطنطنیہ اور جزائر کو طے کر کے، سسلی، اٹلی، اور فرانس تک پہنچتے تھے، اور کیا آج کوئی اس کو مانے گا، کہ جس طرح اسپین کے بحری صدر دروازہ جبرالٹر کی اصل جبل الطارق ہے، اسی طرح فرانس کے مشہور ترین بندرگاہ مرسیلیا کی اصل "مرسیٰ علی" ہے، یہ نام ادریسی کے جغرافیہ میں ملتا ہے،

اس مختصر بیان کے بعد جس کی تفصیل کا یہ موقع نہیں، انسائیکلوپیڈیا آف اسلام کے ایک فاضل مضمون نگار مارٹن ہارٹ میں (MARTIN HART MANN) کی اس تحقیق سے جس کو اُس نے اپنے مضمون "چین" میں ظاہر کیا ہے، کوئی منصف مزاج مورخ اتفاق کر سکتا ہے؟

"اسلام عام طور سے دریا سے خائف رہا ہے، دریا پر کافروں کے تسلط سے وہ شروع ہی سے متأثر ہے، اور

اُن کے تسلط کے مقابلہ کی اس نے کوئی کوشش نہیں کی،
جب ہم مسلمانوں کو دریائی حملے کرتے ہوئے پاتے ہیں تب
یہ معلوم ہوتا ہے کہ وہ اکثر شکستہ ہوتے رہے ہیں، رومیوں
پر جتنے حملے انھوں نے کئے، وہ سب بیکار گئے"
اگر مسلمان قوموں میں سے ترکوں کے بحری مجاہدات بھی اس
مقالہ کا موضوع ہوتا تو مقالہ نگار موصوف کی تحقیق کی حقیقت اور بھی برملا ظاہر
ہو جاتی ہے،

سمندروں کا علم | علم اور تمدن کے شروع میں قومیں اپنے آس پاس
کے دریاؤں میں جب قدم رکھتی تھیں تو یہ خیال کرتی تھیں کہ ہر سمندر
دوسرے سے الگ اور مستقل ہے[1]، اس سلسلہ میں سب سے بڑا
انکشاف یہ ہے کہ یہ سمندر باہم ایک مشترک بحری دنیا ہیں جو ہندوستان
و چین و فارس و روم و شام میں درحقیقت منقسم نہیں، بلکہ پانی کا
ایک ہی عظیم الشان دائرہ ہے، جو ان سب ملکوں کو محیط ہے،
ہم کو معلوم نہیں کہ عربوں کو اس حقیقت کا علم کب ہوا، لیکن
سنہ ۲۲۵ھ میں موجود ایک عرب جہاز راں سلیمان کا دعویٰ ہے کہ اس
سے پہلے اسکا علم کسی کو نہ تھا، وہ کہتا ہے،

---

[1] مروج الذہب جلد ۱ ص ۳۷۲ و احسن التقاسیم بشاری ص ۱۶ و ص ۱۷

ومما حدث فی زماننا
هذا ولم یعرفه من تقدمنا
انه لم یکن یقدر ان البحر
الذی علیه بحر الصین و
الهند یتصل ببحر الشام
ولا یقوم فی انفسهم حتی
کان فی عصرنا هذا فانه
بلغنا انه وجد فی بحر الروم
خشب مراکب العرب
المخروزة التی قد تکسرت
باهلها فقطعها الموج و
ساقتها الریاح بامواج
البحر فقذفته الی بحر الخزر
ثم جری فی خلیج الروم و
نفذ منه الی بحر الروم
والشام فدل هذا علی
ان البحر یدور علی الصین
والسیلا وظهر بلاد الترک
والخزر ثم یصب فی الخلیج
ویفضی الی بلاد الشام

اوران امور سے جو ہمارے زمانہ میں ہوا،
اور پہلوں کو معلوم نہ تھا یہ ہے کہ اسکا اندازہ
نہیں کیا جاتا تھا کہ بحر چین و ہند، بحر شام،
(روم) سے ملا ہوا ہے، اور نہ اسکا خیال اگلے
ملاحوں کو ہوا تھا، یہانتک کہ ہمارے زمانہ میں
یہ مسئلہ ثابت ہوگیا، کیونکہ ہم کو یہ خبر ملی کہ
بحر روم میں عربوں کے ان سیئے ہوئے
جہازوں کے تختے جو ٹوٹ گئے تھے، اور موجوں
نے انکے ٹکڑے کر دیئے تھے، ہواؤں نے سمندر
کی موجوں کیساتھ ان کو بحر خزر میں ڈالدیا
اور وہاں سے وہ بہکر خلیج روم میں آئے،
اور اس سے نکل کر روم و شام کے سمندر میں
اس سے ثابت ہوا کہ سمندر چین اور سیلا اور
ترکستان اور خزر کی پشت پر گھوما ہے،
پھر خلیج (روم) میں گرا ہے، اور پھر ملک شام
تک پہنچا ہے، اور یہ اسلئے معلوم ہوا کہ سئے
ہوئے تختے صرف سیراف کی کشتیوں میں
مخصوص ہیں، اور شام و روم کی کشتیاں
سی ہوئی نہیں، بلکہ کیلوں سے جڑی
ہوتی ہیں، اور یہ بھی ہم کو معلوم

وذلک ان الخشب المخروز لایکون الا لمراکب سیراف خاصۃ ومراکب الشام والروم مسمورۃ غیر مخروزۃ وبلغنا ایضاً انہ وجد بحر الشام عنبر وھذا من المستنکر ومالم یعرف فی قدیم الدھر ولا یجوز ان کان ما قیل حقا ان یکون العنبر وقع الی بحر الشام الا من عدن والقلزم وھو البحر الذی یتصل بالبحار التی یکون فیھا العنبر لان اللہ جل ذکرہ قد جعل بین البحرین حاجزا، (ارض السویس) بل ھو ان کان صحیحاً مایقذفہ بحر الھند الی سائر البحار:: فاصل البحر واحد حتی لفضی بہ الی بحر الشام (۹۸ مطبوعہ یورپ)

کہ بحر روم میں عنبر پایا گیا، اور یہ نامعلوم بات تھی، اور قدیم زمانہ میں غیر معروف تھی، اگر یہ خبر سچ ہے تو یہی ہو سکتا ہے کہ یہ عنبر عدن سے آیا ہو، اور بحر احمر گو اون دریاؤں سے ملا ہوا ہے جن میں عنبر پیدا ہوتا ہے، لیکن بحر احمر اور بحر روم کے درمیان خدا نے دیوار قائم کر دی ہے، (یہ سوئیس ہے، جس کو کھود کر اب نہر بنا دیا گیا ہے) اس لئے اگر وہ عنبر والا واقعہ صحیح ہے، تو یہی ہو سکتا ہے کہ اس عنبر کو بحر ہند نے دوسرے سمندروں میں پھینکا ہے، اور ایک سمندر سے دوسرے سمندر میں ہوتے ہوئے بحر روم تک پہنچا،

سلیمان نے جو پہلا راستہ بتایا ہے وہ بحر ہند سے بحر چین، بحر الکاہل بحر بیرنگ ہو کر قطب شمالی کے منجمد برفستانی سمندر آرکٹک سے گذر کر اٹلانٹک پار کر کے جبل الطارق (جبرالٹر) سے مڑ کر بحر روم میں داخلہ

کا ہے، لیکن دوسرا راستہ جو بحر ہند کے عنبر کے بحر روم میں پہنچ جانے کیلئے وہ بتاتا ہے، وہ زیادہ آسان اور کھلا ہوا ہے، اور وہ یہی ہے کہ بحر ہند سے بحر بربرا ہو کر بحر محیط میں اور بحر محیط سے جبل الطارق سے ہو کر بحر روم میں، بہرحال سلیمان کے اس صحیح قیاس سے یہ اندازہ ہوتا ہے کہ وہ دنیا اور سمندر کے نقشہ کو صحیح سمجھ رہا تھا، بعد کے جہازرانوں نے افریقہ کے سواحل کے راستہ بحر روم میں چلے جانے کو اور زیادہ وضاحت سے بیان کیا ہے،

چنانچہ ابن واضح یعقوبی جو سلیمان کے پچاس برس بعد ہوا ہے اپنے جغرافیہ کتاب البلدان کے خاتمہ میں مراکشی ساحل کے شہر سوس اقصیٰ کے ذکر میں کہتا ہے، کہ یہاں ساحل پر ایک مسجد بہلول ہے،

ویلقی البحر عند مسجد بھلول
المراکب الخیطیۃ التی تحمل
بالابلۃ التی یرکب فیہا الی
الصین (۳۶۰ لیڈن)

اور سمندر اسی مسجد بہلول کے سامنے ان ڈوریوں والے جہازوں کو لاکر ڈالدیتا ہے، جو ابلہ (خلیج فارس) میں بنتے ہیں، اور جن میں چین کا سفر کیا جاتا ہے،

اسی قسم کا بیان مسعودی (۳۰۳ھ) نے مروج الذہب میں کیا ہے (جلد اوّل ص ۳۶۵)

اس کے بعد حکیم ابوریحان برونی المتوفی ۴۴۰ھ نے یاقوت کے بقول سمندروں کا سب سے بہتر نقشہ کھینچا ہے، کہتا ہے:-

اما البحر المحیط الذی فی مغرب
المعمورة وعلی ساحل بلاد
طنجة والاندلس فانه یسمی
البحر المحیط ویسماه الیونانیون
اوقیانوس ولا یلجج فیه انما
یسلک بالقرب من ساحله
وهو یمتد من عند هذه البلاد
نحو الشمال علی محاذاة ارض
الصقالبة ویخرج عنه خلیج
عظیم فی شمال الصقالبة ویمتد
الی قرب ارض بلغار بلاد
المسلمین ویعرفونه ببحر ورنگ
وهم امة علی ساحله ثم ینحرف
وراءهم نحو المشرق وبین ساحله
وبین اقصی ارض الترک ارضون
وجبال مجهولة خربة غیر مسلوکة
واما امتداد البحر المحیط الغربی
من ارض طنجة نحو الجنوب فانه
ینحرف علی جنوب ارض سودان
المغرب وراء الجبال المعروفة

آباد دنیا کے مغرب میں اور طنجہ اور اسپین
کے سواحل پر جو بحر محیط ہے، اسی کا نام بحرِ
محیط ہے، جس کو یونانی اوقیانوس کہتے
ہیں، اس کے بیچ میں نہیں گھسا جاتا صرف
اس کے سواحل کے کنارے کنارے
جہاز چلتے ہیں، وہ ان ملکوں سے شمال
کی طرف صقالبہ (سلاد) کے ملک کی
طرف چلتا ہے، اور اس سے صقالبہ
کے شمال میں ایک بڑی کھاڑی نکلتی
ہے، اور وہ بلغار کے اسلامی ملک کے
قریب تک جاتی ہے، اور اس کا نام
دریائے بیرنگ ہے، اور اسی بیرنگ
کے نام سے ایک قوم اس کے ساحل
پر آباد ہے، پھر یہ سمندر اُن کے پیچھے
مشرق سے کہ اس کے ساحل اور
اقصائے ملکِ اتراک کے درمیان کچھ
زمین اور پہاڑ ہیں جو ویران ہیں،
اور جن میں چلنا راستہ نہیں اور نامعلوم
ہیں.... اب سرزمین طنجہ سے جنوب
کی طرف مغربی بحر محیط کا پھیلاؤ، تو مغربی

بجبال القمر التی تنبع منها عیون
نیل مصر وفی سلوکه غرر
لا تنجو منه سفینة . . . .
واما البحر المحیط من جهة الشرق
وراء اقاصی ارض الصین
فانه ایضًا غیر مسلوک ویتشعب
منه خلیج یکون منه البحر الذی
یسمی فی کل موضع من الارض
التی تحاذیه فیکون
ذلک اول البحر الصین ثم الهند
وخرج منه خلیجان عظام یسمی کل
واحد منها بحرًا علی حدة . . . .
والخلیج الآخر المقدم ذکره هو المعروف
ببحر البربر، یمتد من عدن
الی سفالة الزنج ولا یتجاوزها
مرکب معظم المخاطرة فیه ویتصل
بعدها ببحر اوقیانوس
المغربی،

(مقدمہ معجم البلدان یاقوت
ص ۱۹ و ۲۰، مصر)

سوڈان (افریقہ) سے ان پہاڑوں کے
پیچھے جن کو کوہ قمر کہتے ہیں، اور جن سے
مصر کے دریائے نیل کا سرچشمہ نکلتا ہے
اور اس میں چلنے میں بہت پانی ملتا
ہے، جس میں جہاز سلامت نہیں رہتا،
بحر محیط مشرق کی طرف چین کی انتہائی
سرزمین کے پیچھے سے جاتا ہے، یہ راستہ
بھی چلتا نہیں ہے،
(غرض) اسی طرح بحر محیط سے جو دریا
نکلتا ہے وہ اس ملک کی مناسبت
سے جس کے سامنے سے وہ نکلتا ہے،
اس دریا کا نام رکھ دیا گیا ہے، تو پہلے
بحر چین، پھر بحر ہند، اور اس سے بڑی
بڑی کھاڑیاں نکلی ہیں، جن میں سے
ہر ایک کا الگ الگ دریا نام ہے،
. . . . دوسری کھاڑی جس کا
پہلے ذکر ہوا، بحر بربر ہی ہے، جو عدن سے زنج
تک ہے، اس سے آگے جہاز عموماً نہیں
جاتے کہ اس میں بڑے خطرے ہیں، اور دریا اس کے
بعد مغربی بحر محیط سے جا کر مل جاتا ہے،

ابو حامد اندلسی غرناطی مشہور سیاح عالم المتوفی ۵۶۵ھ اپنی کتاب تحفۃ الالباب میں سمندروں کی وحدت کے مسئلہ کو سب سے زیادہ واضح کرکے بیان کرتا ہے ،

اعلم ان البحر المحیط الذی احاط
بالدنیا والارض فی وسط البحر
کالکرۃ فی غدیر ماء وھو البحر
الاسود الذی یعرف ببحر الظلمات
لاتدخله السفن وبحر الھند خلیج
منه ، وبحر الصین خلیج منه ،
وبحر القلزم خلیج منه وبحر فارس
خلیج منه یمتد بعضه الی
البصرۃ الی عبادان وسیراف
وکرمان والبحرین وجزیرۃ
قیس والدیبل الی بلاد الحبشة
الی الزنج والی سرندیب و
الصوبیان ، وکل ھذہ البحار
التی ذکرتھا ومالم اذکرھا انما
اصلھا من البحر الاسود الذی
یقال له البحر المحیط ،

جانو کہ بحر محیط جو دنیا کو گھیرے ہے اور زمین
سمندر کے بیچ میں اس طرح ہے جیسے گیند تالاب
میں ، یہ وہ سیاہ سمندر ہے جسکا نام بحر ظلمات ہے جس
میں جہازات نہیں جاتے ، اور بحر ہند
اس کی ایک کھاڑی ہے ، بحر چین
اس کی ایک شاخ ہے ، بحر احمر
اس کی ایک خلیج ہے ، بحر فارس
اسکا ایک حصہ ہے ، وہی سمندر
ہے جو بصرہ ، عبادان ، سیراف ،
کرمان ، بحرین ، جزیرہ قیس ،
دیبل ، حبشہ ، زنج ، سراندیب ،
چوبیان تک ، یہ تمام دریا جنکا
نام میں نے لیا ، اور جن کا
نہیں لیا ، اُن سب کی اصل وہی
سیاہ سمندر ہے ، جس کو بحر
محیط کہتے ہیں ،

(ص ۹۱ و ۹۲ ۔ مطبوعہ پیرس)

لیکن ہمارے نزدیک سمندروں کی سب سے صاف اور روشن تصویر ابو الفداء المتوفی ۷۳۲ھ نے، اور اس سے بھی زیادہ ابن خلدون (المتوفی ۸۰۸ھ) نے، کھینچی ہے ابو الفداء کا بیان حسب ذیل ہے،

ان جانب المحیط المغربی الذی علی ساحلہ بلاد المغرب یسمی اوقیانوس، وفیہ الجزائر الخالدات وھی واغلۃ فیہ عن ساحلہ درجات . . . . والبحر المحیط المذکور یاخذ فی الامتداد من سواحل المغرب الاقصیٰ علی جہۃ الجنوب حتی یتجاوز صحراء لمتونۃ، وھی برادی للبربر، بین طرف بلاد البربر وبین اطراف بلاد السودان ثم یمتد جنوباً علی اراضی خراب غیر مسکونۃ ولا مسلوکۃ حتی یتجاوز خط الاستواء فی الجنوب عنہ، ثم یعطف علی جہۃ الشرق وراء جبال القمر التی منہا منابع نیل مصر

مغربی بحر محیط کا وہ حصہ جس کے ساحل پر مراکش و اندلس واقع ہیں، اوقیانوس کہلاتا ہے، اور اس میں جزائر خالدات ہیں، اور وہ جزائر اس سمندر میں ساحل سے چند درجے دور ہیں . . . . یہ بحر محیط مراکش کے سواحل سے لمبا ہو کر جنوب کی طرف جاتا ہے، یہانتک کہ صحرائے لمتونہ یعنی بربر کے صحراؤں سے جو ملک بربر اور ملک سوڈان کے بیچ میں ہے، آگے بڑھتا ہے، پھر جنوب کی طرف ویران، غیر آباد اور نہ چلے ہوئے قطعات سے گذر کر خط استواء تک پہنچتا ہے، پھر وہ مشرق میں کوہ قمر کے پیچھے سے جس میں سے مصر کا دریائے نیل نکلا ہے، وہ مڑتا ہے، تو یہ سمندر خشکی سے جنوب کی طرف جاتا ہے، پھر مشرق کی طرف افریقہ کی سمت

فیصل الی البحر الهند كور جنوبیا عن
الارض، ثم یمتد مشرقاً علی
اراضی خراب وراء بلاد الزنج
ثم یمتد مشرقاً وشمالاً حتی یتصل
بحر الصین والهند وهنالك
بلاد الصین، ثم ینعطف فی
شرقی الصین الی جهة الشمال
ثم یمتد شمالاً علی شرقی
بلاد الصین حتی یتجاوز بلاد
الصین ویسامت سد یاجوج
وماجوج، ثم ینعطف ویستدیر
علی ارض غیر معلومة الاحوال
ویمتد مغربا ویصیر فی جهة
الشمال عن الارض ویسامت
بلاد الروس ویتجاوزها و
ینعطف مغربا وجنوبا ویستدیر
علی الارض ویصیر من جهة
الغرب ویمتد علی سواحل
امم مختلفة من الكفار (الافرنج)
ویسامت بلاد رومیة عن غربها

ویران زمین کے پیچھے سے پھیلتا ہے،
پھر مشرق اور شمال میں چل کر بحر
چین اور بحر ہند سے مل جاتا ہے، پھر
مشرق کی طرف چلتا ہے، یہاں تک کہ
زمین مشرقی کھلی ہوئی آخری خشکی
کے مقابل ہوتا ہے، یہاں چین کا
ملک ہے، پھر چین کے مشرق سے
شمال کی طرف مڑتا ہے، پھر شمال
سے چین کے مشرق کی طرف چلتا ہے
یہاں تک کہ ملک چین سے آگے
بڑھتا ہے، اور یاجوج و ماجوج کی
دیوار کے مقابل ہوتا ہے، پھر مڑتا
ہے، اور نامعلوم زمین پر گھومتا ہے
اور مغرب کی طرف بڑھتا ہے، اور
زمین سے شمال کی سمت میں ہوتا
ہے، اور ملک اس کے بالمقابل ہوکر
آگے مغرب اور جنوب کی طرف مڑتا
ہے، اور زمین پر گھوم جاتا ہے، اور
مغرب کی طرف سے ہوکر کفار (فرنگ)
کی مختلف قوموں کے سواحل سے گذرتا

ثم يمتد جنوبا ويتجاوز بلاد
رومية الى مسامتة البلاد
التي بين رومية وبين الاندلس
حتى يتجاوزها على سواحل
الاندلس، ثم يمتد على غربي
الاندلس جنوبا حتى يتجاوز
الاندلس ويسامت سبتة
من بر العدوة من حيث
ابتدءنا، (تقويم البلدان ۲۰)

اور ملک روم (اٹلی) کے مقابل ہوتا ہے
اور بلاد روم سے آگے بڑھکر ان
ملکوں کے مقابل ہوتا ہے جو رومہ
اور اندلس (اسپین) کے درمیان ہیں
یہانتک کہ اندلس کے ساحل سے بڑھتا
ہے، پھر اندلس کے مغرب سے جنوب
ہوکر اندلس سے آگے بڑھتا ہے،
اور سبتہ کے مقابل ہوتا ہے، جہاں
سے ہم نے اس کا آغاز کیا تھا،

علامہ ابن خلدون نے مقدمہ میں سمندروں کے حالات پر جو مفصل مضمون لکھا ہے وہ یہ ہے:-

قالوا ان هذا البحر المحيط يخرج
منه من جهة المغرب فى
الاقليم الرابع البحر الرومى
المعروف يبدء فى خليج
متضائق فى عرض اثنى عشر
ميلاً او نحوها ما بين طنجة
وطريف ويسمى الزقاق، ثم
يذهب مشرقا و ينفسح الى
عرض ستمائة ميل ونهايته

جغرافیہ دانوں نے کہا: بحر محیط سے
مغرب کی سمت میں چوتھی اقلیم میں
بحر روم نکلا ہے، یہ ایک تنگ خلیج
سے جو بارہ[۱۲] میل کے قریب چوڑی
ہے، طنجہ اور طریف کے بیچ سے نکلی
ہے، اور اس تنگ خلیج کا نام زقاق
ہے، پھر یہ بحر روم مشرق کی طرف
جاتا ہے اور چھ سو میل چوڑا ہوجاتا
ہے، اور اس کا خاتمہ اقلیم چہارم کے

فی اٰخر الجزء الرابع من الاقلیم الرابع علی الف فرسخ ومائة وستین فرسخا من مبدئه وعلیه هنالک سواحل الشام وعلیه من جهة الجنوب سواحل المغرب، اولها طنجة عند الخلیج ثم افریقیة، ثم برقة الی الاسکندریة، ومن جهة الشمال سواحل القسطنطنیة عند الخلیج، ثم البنادقة، ثم رومة، ثم الافرنجة، ثم الاندلس الی طریف عند الزقاق قبالة طنجة ویسمی هذا البحر الرومی والشامی وفیه جزر کثیرة عامرة کبار مثل اقریطش وقبرص و صقلیة ومیورقة وسردانیة ودانیة، وقالوا ویخرج منه فی جهة الشمال بحران اٰخران من خلیجین احدهما مسامت

چوتھے حصہ میں آغاز سے لیکر یہانتک ایک ہزار ایک سو ساٹھ فرسخ پر ہوتا ہے، اور یہیں اس کے کنارے پر ملک شام کے سواحل ہیں، اور اسی کے جنوب کی سمت میں مغرب (شمالی افریقیہ) کے سواحل ہیں، جنکا آغاز اس (تنگ) خلیج کے پاس ہے، پھر افریقہ ہے پھر برقہ، اسکندریہ تک، اور شمال کی طرف قسطنطنیہ کے سواحل ہیں، خلیج کے پاس پھر نبادقہ (وینس) پھر رومہ (اٹلی)، پھر فرنگستان، پھر اندلس، طریف تک زقاق کے پاس، طنجہ کے سامنے اور اسکا نام بحر روم اور بحر شام ہے، اور اس میں بہت بڑے آباد جزیرے ہیں، جیسے کریٹ، سائپرس، سسلی، میورقہ، سردانیہ، اور دانیہ،

جغرافیہ داں کہتے ہیں: اور اس بحر روم سے شمال میں دو سمندر، دو خلیج سے اور نکلتے ہیں، ایک قسطنطنیہ کے

للقسطنطنية يبدء من هذا البحر
متضائقاً فى عرض رمية السهم
ويمر ثلاثة بحار فيتصل بالقسطنطنية
ثم ينفسح فى عرض اربعة اميال و
يمر فى جريه ستين ميلا ويسمى
خليج القسطنطنية ثم يخرج من
فوهة عرضها ستة اميال فيمد بحر
بنطس وهو بحر ينحرف من هناك
فى مذهبه الى ناحية الشرق
فيمر بارض هرقيلة وينتهى
الى بلاد الخزرية على الف و
ثلثماية ميل من فوهته وعليه
من الجانبين امم من الروم
والترك وبرجان والروس، و
البحر الثانى من خليجى هذا البحر الرومى
وهو بحر البنادقة يخرج من بلاد
الروم على سمت الشمال، فاذا
انتهى الى سمت الجبل انحرف فى
سمت المغرب الى بلاد البنادقة
والروم وغيرهم امم ويسمى

مقابل ہے، وہ بحر روم سے ایک تیر کے
پھینکنے بھر کی مسافت سے تنگ عرض
میں نکلتا ہے، اور تین دریا ہو کر نکلتا
ہے، تو قسطنطنیہ سے مل جاتا ہے،
پھر چار میل کے عرض میں بڑھ جاتا
ہے، اور ساٹھ میل تک بہتا ہے، اسکا
نام خلیج قسطنطنیہ ہے، پھر وہ ایک
دہانہ سے جو چھ میل چوڑا ہے نکل کر
بحر بنطس (بحر اسود) کا معاون ہو جاتا ہے
اور یہ دریا یہاں سے کج ہو کر پورب کی
طرف جاتا ہے، اور زمین ہرقیلہ سے گذرتا
ہے، اور ملک خزر پر جا کر ختم ہوتا ہے،
اور یہ دہانہ سے لیکر یہاں تک ۱۳ سو میل ہے
اور اس دریا کے دونوں طرف رومی،
ترک، برجان، روس، وغیرہ کی قومیں
آباد ہیں، اور اس بحر روم کی دوسری خلیج
سے دوسرا سمندر شروع ہوتا ہے جسکا نام
بحر بنادقہ ہے، جو شمال کی طرف ملک روم (اٹلی)
سے چلتا ہے، اور جب پہاڑ کی سمت تک پہنچتا ہے
تو مغرب کیطرف بنادقہ (وینس) اور روم وغیرہ

خليج البنادقة،

وقالوا وينساح من هذا البحر المحيط ايضاً من الشرق على ثلاث عشرة درجة في الشمال من خط الاستواء بحر عظيم متسع يمر الى الجنوب قليلا حتى ينتهي الى الاقليم الاول ثم يمر فيه مغربا الى ان ينتهي في الجزء الخامس منه الى بلاد الحبشة والزنج والى بلاد باب المندب منه على اربعة آلاف فرسخ وخمسمأة فرسخ من مبدئه ويسمى البحر الصيني والهندي والحبشي، وعليه من جهة الجنوب بلاد الزنج وبلاد بربر (بربرا) التي ذكرها امرء القيس في شعره وليسوا من البربر الذين هم قبائل المغرب، ثم بلد مقدشوا ثم بلد سفالة وارض الواق واق[1] وامم اخر ليس بعدهم الا القفار

قوموں کے ملکوں کی طرف مڑ جاتا ہے، اور اسکا نام خلیج وینس ہے، جغرافیہ واں کہتے ہیں کہ اس بحر محیط سے نکل کر پورب میں تیرہ درجہ پر، خط استوار کے شمال میں ایک اور وسیع سمندر بہتا ہے، جو کسی قدر جنوب کی طرف گذرتا ہے، یہانتک کہ پہلی اقلیم تک ختم ہوتا ہے، پھر اسی اقلیم میں پچھم رُخ چلتا ہے، یہانتک کہ اس اقلیم کے پانچویں جزر میں ملک حبشہ، اور زنگستان باب المندب تک چلا جاتا ہے، جو شروع سے یہانتک ساڑھے چار ہزار فرسخ ہے، اور اسکا نام بحر چین، اور بحر ہند اور بحر حبش ہے، اسی کے ساحل پر جنوب کی طرف زنگ اور بربرا کا ملک ہے، جس کا ذکر امرا القیس نے اپنے شعر میں کیا ہے، اور یہ بربرا وہ بربر نہیں ہیں جو مغرب (شمالی افریقہ) کے قبیلوں میں سے ہے، پھر مقدشوا ہے، پھر بلد سفالہ ہے، اور ملک واق واق (جاپان؟) ہے، اور اسی کے ساحل پر شمال

---

[1] اس کی یہ جائے وقوع صحیح نہیں، "س"

والخلاء، وعليه من جهة الشمال الصين
من عند مبدئه ثم الهند
ثم السند ثم سواحل اليمن
من الاحقاف والزبيد وغيرها
ثم بلاد الزنج عند نهايته
وبعدهم الحبشة، وقالوا ويخرج
من هذا البحر الحبشي بحران آخران
احدهما يخرج من بلاد نهايته
عند باب المندب فيبدأ متضائقا
ثم يمر مستبحرا الى ناحية الشمال
ومغربا قليلا الى ان ينتهي
الى مدينة القلزم في الجزء
الخامس من الاقليم الثاني
على الف واربعمائة ميل من
مبدئه ويسمى بحر القلزم و
بحر السويس، وبينه وبين
فسطاط مصر من هنالك ثلاث
مراحل وعليه من جهة الشرق
سواحل اليمن ثم الحجاز وجدة
ثم مدين وايلة وفاران عند

رُخ، اس سمندر کے آغاز پر چین ہی پھر
ہندوستان ہی پھر سندھ ہی پھر (بالمقابل)
یمن کے سواحل یعنی احقاف اور زبید
وغیرہ ہیں، پھر اس سمندر کے اخیر پر
ملک زنگ ہے، اور اس کے بعد ملک
حبشہ، جغرافیہ دانوں کا بیان ہے
کہ اس بحر حبش سے دو سمندر اور نکلتے
ہیں، ایک باب المندب کے پاس سے
تنگ ہو کر شروع ہوتا ہے، پھر شمال
کی طرف بڑھتا اور پھیلتا ہوا اور
کسی قدر پچھم رخ ہو کر شہر قلزم پر
جا کر دوسری اقلیم کے پانچویں حصہ
میں چودہ سو میل پر ختم ہوتا ہے؛
اسکا نام بحر قلزم اور بحر سویس (اور
بحر احمر) ہو، اور یہاں سے فسطاط
مصر تک تین منزلیں ہیں، اور اسی
کے ساحل پر مشرق کی سمت یمن
کے ساحل پھر حجاز اور جدہ ہیں،
پھر مدین، ایلہ (عقبہ) اور فاران
اس کے خاتمہ پر ہیں، اور مغرب طرف

نهايته من جهة الغرب سواحل
الصعيد وعيذاب وسواكن
وزيلع ثم بلاد الحبشة عند
مبدئه وآخره عند القلزم
يسامت البحر الرومي عند
العريش وبينهما نحو ست مراحل
وما زال الملوك في الاسلام
وقبله يرومون خرق ما بينهما
ولم يتم ذلك،

والبحر الثاني من هذا البحر
الحبشي ويسمى الخليج الاخضر
ويخرج ما بين بلاد السند
والاحقاف من اليمن ويمر
الى نهاية الشمال مغربا قليلا
الى ان ينتهي الى الابلة من
سواحل البصرة في الجزء
السادس من الاقليم الثاني
على اربعمائة فرسخ واربعين
فرسخا من مبدئه ويسمى بحر
فارس وعليه من جهة المشرق

مصر زیرین کے سواحل اور عیذاب
اور سواکن اور زیلع (اریٹیریا) پھر ملک
حبشہ، اس کے شروع پر، اور اس کا
آخر قلزم پر بحر روم کے ٹھیک سیدھ
میں ہے، اور اسلام میں اور اس سے
پہلے بھی بادشاہوں نے اس درمیان کی
حائل خشکی (سویس) کو کاٹ کر دونوں
سمندروں کو ملانا چاہا، مگر پورا نہ
کر سکے،

اس بحر حبش سے دوسرا سمندر جو نکلا ہے
اس کا نام بحر اخضر ہے جو سندھ اور
یمن کے احقاف کے درمیاں ہے،
اور شمال کی انتہا تک کسی قدر پچھم
ہو کر بصرہ کے سواحل میں ابلہ پر
دوسری اقلیم کے چھٹے حصہ میں چار سو چالیس
فرسخ پر ختم ہوتا ہے، اور اسکا نام بحر
فارس ہے، اور اسی کے ساحل پر
مشرق رُخ سندھ، مکران، کرمان،
فارس ہے، اور خاتمہ پر ابلہ ہے، اور
پچھم طرف بحرین، یمامہ، عمان، اور شحر یمن،

سواحل السند ومکران و
کرمان وفارس والابلة عند
نهايته، ومن جهة الغرب
سواحل البحرين واليمامة
وعمان والشحر والاحقاف
عند مبدئه وفيما بين بحر
فارس والقلزم جزيرة العرب
كانها دخلت من البر فى البحر
يحيط بها البحر الحبشى من الجنوب
وبحر القلزم من الغرب وبحر
فارس من الشرق وتفضى
الى العراق فيما بين الشام والبصرة على الف وخمسمائة ميل بينهما[1]

اور احقاف اس کے آغاز پر ہے
اور بحر فارس اور قلزم کے
درمیان جزیرۂ عرب ہے گویا
کہ خشکی کا حصہ سمندر میں گھس
گیا ہے، جزیرۂ عرب کو دکھن
سے بحر حبش، پچھم سے بحر قلزم،
پورب سے بحر فارس گھیرے
ہے، اور وہ عراق تک شام
اور بصرہ کے بیچ میں دونوں
کے درمیان ڈیڑھ ہزار کی
مسافت پر،

سمندروں کی پیمائش ابن خلدون کا سفر اندلس سے مصر اور حجاز تک محدود تھا، اُسکا یہ بیان جیسا کہ اس نے تصریح کی ہے، ادریسی الموجود ۵۴۰ھ کے جغرافیہ پر مبنی ہے، ان بیانات میں ایک خاص قابل لحاظ بات یہ ہے کہ اس میں سمندروں کا طول مسافت جابجا مذکور رہے، اس قسم کی پیمائش کا ذکر بطلیموس کے جغرافیہ میں بھی ہے، مگر اس میں بیحد غلطیاں ہیں، عربوں کے بیانات موجودہ زمانہ کی تحقیقات سے بہت کم فرق رکھتے ہیں، چنانچہ موسیولیبان تمدن عرب میں لکھتے ہیں،

---

[1] مقدمۂ ثانیہ،

بطلیموس نے شہروں کے جو مقامات دریافت کئے تھے اُن میں بڑی غلطی تھی، مثلاً بحر متوسط (بحر روم) ہی کے طول میں اس نے چار سو فرسخ کی غلطی کی تھی، عربوں نے جو کچھ ترقی جغرافیہ میں کی، اس کے ثبوت کے لئے اسی قدر کافی ہوگا کہ ان کے تحقیق کے لئے مقامات و امکنہ کا مقابلہ یونانیوں کے ساتھ کیا جائے، اس مقابلہ سے ثابت ہوگا کہ عربوں کے تحقیق کئے ہوئے عرض بلدوں میں صرف کچھ دقیقوں کا فرق ہے، برخلاف اس کے یونانیوں نے درجوں کی غلطی کی ہے، طول بلد کی تحقیق میں جو ایسے زمانہ میں جب کہ نہ درست گھڑیاں تھیں، نہ چاند کی حرکت کی صحیح جدولیں، نہایت مشکل تھی، انھوں نے البتہ زیادہ غلطی کی ہے، تاہم دو درجے سے زیادہ کی غلطی نہیں ہوئی ہے، جو یونانیوں سے بدرجہا کم ہے، مثلاً طنجہ کے طول بلد کو اسکندریہ سے حساب کرکے بطلیموس نے ۵۳ درجہ اور ۳۰ دقیقہ لکھا ہے، حالانکہ واقعی طول ۳۵ درجہ ۴۱ دقیقہ ہے، یعنی بطلیموس کی تحقیق میں تقریباً ۱۸ درجہ کی غلطی ہے، عربوں کے نقشوں میں بحرِ متوسط (بحر روم) کے طول میں طنجہ سے طرابلس تک کل

ایک درجہ کی غلطی ہے، برخلاف اس کے بطلیموس کے نقشے میں
اس کو ۱۹ درجہ زیادہ لمبا قرار دیا ہے، جس کی وجہ سے تقریبًا
چارسو فرسخ کی غلطی واقع ہوئی ہے[1]،

اسی طرح بحر قلزم (بحر احمر) کی جو پیمایش ابن خلدون نے نقل کی ہے، وہ ۱۴۰۰ سو میل ہے، اور آجکل کے جدید نقشوں میں اس کی مسافت ۱۲۱۰ میل دکھائی گئی ہے، اس سے اندازہ ہوگا کہ عربوں کی تحقیقات جدید تحقیق سے کس قدر قریب تر ہے،

بحر برنگ الاسکا واقع شمالی امریکا اور شمالی روسی ایشیا کے درمیان بحر منجمد میں جو ہلکی سی آبی تحریر حائل ہے، اسکا نام برنگ (BERING) ہے، جس کی نسبت یہ سمجھا جاتا ہے کہ یہاں تک انسانوں کے قدم بہت حال زمانہ میں پڑے ہیں، اور اسکو کسی بیرنگ صاحب نے دریافت کیا ہے، یہ مقام قطب شمالی کے بہت قریب ہے، اور ہمیشہ برف سے ڈھکی ہوئی ہے، مگر یہ دیکھکر تعجب ہوتا ہے کہ اہل عرب کو اس کی واقفیت تھی،

سلیمان (۲۲۵ھ / ۸۳۹ء) نے بحر چین کو جس بحری راستہ سے چین کی پشت پر سے ہوکر پیسفک اور آرکٹک کو عبور کرکے اطلانٹک

---

[1] تمدن عرب لیبان، مترجمہ مولوی سید علی بلگرامی صنہ ۴۳۰ ۔

میں آکر بحر روم سے ملایا ہے، اُس سے ظاہر ہوتا ہے کہ وہ اس راستہ سے واقف تھا، یا وہ اس کا تخیل کرتا تھا،

ابو الفدا (۷۳۲ھ) کا بیان ہے،

ذکر بحر ورنگ - لم اجد لهذا	بحر ورنگ کا ذکر - میں نے اس سمندر
البحر ذکراً الا فی مصنفات	کا ذکر ابوریحان بیرونی کی تصنیفات اور
ابی الریحان البیرونی وفی	نصیر طوسی کی تذکرہ کے سوا اور
التذکرة للنصیر فاثبتّه	کہیں نہیں پایا، اس لئے اس کو
حسبما ذکره البیرونی قال	یہاں ثبت کیا جس طرح کہ بیرونی
بحر ورنگ یخرج من البحر	نے اس کو بیان کیا ہے، وہ کہتا
المحیط الشمالی الی جهة الجنوب	ہے کہ بحر ورنگ شمالی بحر محیط سے
وله طول وعرض صالحان	جنوب کی طرف نکلا ہے، اس کی
و ورنگ امة علی ساحله	لمبائی اور چوڑائی خاصی ہے، اور
(تقویم البلدان ص۳۵)	ورنگ ایک قوم کا نام ہے جو اس کے
	ساحل پر آباد ہے،

ابوریحان بیرونی کی وفات ۴۴۰ھ میں اور نصیر طوسی کی ۶۷۲ھ میں ہوا اس سے اندازہ ہوگا کہ مسلمانوں کی تصانیف میں اس سمندر کا تعارف بیرنگ (ورنگ) کے نام سے بہت قدیم ہے،

ابوریحان کا وطن خوارزم (خیوا) تھا، جس کی سرحد روس تک تھی، اسی زمانہ میں انتہائی روس میں بلغار (موجودہ بلغاریا نہیں) کے بادشاہ نے اسلام قبول کیا تھا، اور خلیفہ مقتدر باللہ عباسی نے ابن فضلان کے زیر سردگی آذربیجان اور روس ہو کر بلغار سفارت بھیجی تھی، اور ابن فضلان نے بغداد سے روس و بلغار تک اپنا سفرنامہ مرتب کیا تھا، جس کا مختصر خلاصہ یاقوت نے اپنی معجم میں شامل کیا ہے، پھر وہ غزنین میں اس وقت رہا جب کہ چینی ترکستان تک اس کی سلطنت وسیع تھی، طوسی تاتاریوں کے عہد میں تھا، جب روس کے کونوں سے لیکر بغداد تک اونکا گذرگاہ تھا، اس لئے بیرونی اور طوسی کی واقفیت بحر ورنگ سے تعجب انگیز نہیں ہے،

خلاصہ یہ ہے کہ بحر عرب سے جو دو راستے بحر محیط میں جا کر بالآخر ملجاتے ہیں، ان دونوں سے عرب واقف تھے، سلیمان نے تیسری صدی کے اوائل میں جو راستہ تبایا ہے، اس کی آوازہ بازگشت چوتھی صدی کے مشہور عرب بحری سیاح مسعودی کے بیان مین سنائی دیتی ہے، (دیکھو مروج الذہب جلد اول ص ۳۶۵ پیرس)

یہ دونوں بحری راستے جنکا نشان عربوں نے دیا ہے حسب ذیل ہیں،

۱- بحر عرب سے بحر چین، وہاں سے شمالی پیسفک سے گذر کر، بیرنگ سے نکل کر اس کی پشت سے ہوتے ہوئے ارکٹک سے پار ہو کر اطلانٹک میں آکر آبنائے طارق سے گذر کر بحر روم۔

۲- دوسرا راستہ بحر ہند ہو کر بحر حبش، پھر بحر زنج و بربر جس کو آجکل موزبیق چینل کہتے ہیں، اور راس امید ہو کر، جنوبی افریقہ کے سواحل سے گذر کر آبنائے طارق کے ذریعہ بحر اوقیانوس سے بحر روم میں، یہی وہ راستہ ہے جس سے واسکو ڈی گاما پرتگال سے ہندوستان آیا تھا،

ہر سمندر کے الگ الگ جہازراں

مسعودی (۳۳۲ھ) کے بیان سے ثابت ہوتا ہے کہ ہر سمندر کے ماہر اور جہازراں الگ الگ ہوتے تھے، بحر روم کے ماہرین کے متعلق وہ اپنے زمانہ کا چشمدید حال بیان کرتا ہے،

وکذٰلک شاهدت ارباب المراکب فی البحر الرومی من الحربیة والعمالة وهم النواتیة واصحاب الارجل والرؤساء ومن یلی تدبیر المراکب والحرب فیها مثل	اور اس طرح میں نے بحر روم کے جہازرانوں کو دیکھا وہ جنگی ہوں یا تجارتی ہوں، اور وہ نوتی (ملاح) ہیں، اور جہاز کے نیچے کے ملازمین اور افسر اور جو جہازوں کے چلانے کا انتظام اور لڑائی کا کام کرتے ہیں جیسے ابوالحارث

لاوی المکنی بابی الحارث غلام
زرافۃ صاحب طرابلس الشام
من ساحل دمشق وذلک بعد
الثلاث مایۃ یعظمون طول
البحر الرومی وعرضہ وکثرۃ
خلجانہ وشعبہ وعلی ھذا
وجدت عبد اللہ بن وزیر
صاحب مدینۃ جبلۃ من
ساحل حمص من ارض الشام
ولم یبق فی ھذا الوقت وھو
سنۃ اثنین وثلثین وثلاث
مائۃ ابصر منہ بالبحر الرومی
ولا اسن منہ ولیس فی من
یرکبہ من ارباب المراکب من
الحربیۃ والعمالۃ الا وھو
ینقاد الی قولہ ویقر لہ بالبصر
والحذق وما ھو علیہ من الدیانۃ قدیماً وحدیثاً (مروج الذھب صفحہ ۲۸۲ (ج ۱) مطبوعہ پیرس)

لاوی، سواحل دمشق کے طرابلس الشام کے
والی کا غلام، ۳۰۰ھ کے بعد یہ لوگ
بحر روم کی لمبائی اور چوڑائی، اور اسکی
کھاڑیوں اور اسکی شاخوں کی کثرت
بہت بتاتے ہیں، اور یہی خیال میں
نے ملک شام کے شہر حمص کے ساحل
کے امیر کے وزیر کے بیٹے عبد اللہ کا
پایا، اور اس وقت ۳۳۲ھ میں اس
سے بڑھکر کسی کو بحر روم سے واقف
زیادہ نہیں پایا، اور نہ اس سے زیادہ
کوئی سن رسیدہ ہے، اس سمندر میں جنگی جہاز
ہوں یا تجارتی ہوں ان کے ملاح اُس کی
بات پر عمل کرتے ہیں، اور اس کی اطلاع
وبصارت کے مقر ہیں، اور وہ
اوسکے بحر روم میں (یونانیوں سے)
معرکہ آرا رہنے کے گواہ ہیں،

اسی طرح بحر افریقہ اور بربرا کے عرب ماہر جہاز رانوں کا حال وہ
اس طرح لکھتا ہے،

واارباب المراکب من العمانیین
یقطعون هذا البحر (البحر الحبشی) الی
جزیرۃ قنبلو من بحر الزنج وفی
هذه المدینة مسلمون بین
الکفار من الزنج والعمانیون
الذی ذکرنا من ارباب المراکب
یزعمون ان هذا الخلیج المعروف
بالبربری وهم یعرفونه بحر بربرا
وبلاد جفونی اکثر فی المسافة
مما ذکرناه . . . ویزعمون
انه بحر مجنون، وهولاء القوم
الذین یرکبون هذا البحر من
اهل عمان عرب من الازد،
فاذا توسطوا هذا البحر وحلوا
بین ما ذکرنا من الامواج یرفعهم

عمان کے جہاز راں اس سمندر کو
بحر زنج میں جزیرہ قنبلو (مڈگاسکر)
تک قطع کرتے ہیں، اس شہر میں زنگی
کافروں کے ساتھ مسلمان بھی رہتے
ہیں، اور وہ عمانی عرب جہاز راں کہتے
ہیں، کہ یہ خلیج بربرا (موزمبیق چینل)
کی مسافت ہماری بیان کردہ
مسافت سے زیادہ ہے،
اور کہتے ہیں کہ یہ پاگل سمندر
ہے، اور یہ لوگ جو اس سمندر میں سوار
ہوتے ہیں یہ عمان کے قبیلہ ازد
سے ہیں، جب وہ اس سمندر کے
منجدھار میں پہنچتے ہیں، اور موجوں
میں اترتے ہیں، اور موجیں ان کو
کبھی اوپر اچھالتی اور کبھی نیچے ٹپکتی ہیں

ويخفضهم يرتجزون في اعمالهم	تو جہاز میں کام کرتے ہوئے یہ رجز گاتے
فيقولون،	ہیں،
بربرا وجفوني وموجك المجنون	بربر اور جفونی اور تیرا مجنون طوفان
جفوني وبربرا وموجها كما ترى	جفونی اور بربرا اور اسکی موج جیسی ہے
ومنتهى هولاء في بحر الزنج الى جزيرة	اور بحر زنج میں ان کی انتہا، جزیرہ
قنبلو على ما ذكرنا، والى سفالة	قنبلو ہے، اور سفالہ اور واق واق
والواق واق من اقاصي ارض الزنج	(جاپان) بلاد زنج کے اخیر حدود اور
والاسافل من بحرهم ويقطع هذا البحر	ان کے سمندر سے نیچے کے ملک،
السيرافيون وقد ركبت هذا البحر من مدينة	اور اس سمندر کو سیراف والے قطع
صحار من بلاد عمان وصحار قصبة بلاد	کرتے ہیں، اور میں اس سمندر میں عمان
عمان في جماعة من النواخذة السيرافيين	کے شہر صحار سے ناخداؤں کی ایک جماعت
وهم ارباب المراكب	کے ساتھ چلا، جو جہازوں والے
مثل محمد بن الزيد بود وجوهر	تھے، جیسے محمد بن زید بود، جوہر بن احمد
بن احمد المعروف بابن سبرة	معروف بہ ابن سبرہ اور وہ اور
وفي هذا البحر تلف ومن كان	اس کے ساتھی اس سمندر میں ڈوبے
معه في مركبه واخر مرة	اور آخری بار میں ۳۰۴ھ میں جزیرہ
ركبت فيه سنة اربع وثلث	قنبلو سے عمان تک احمد وعبدالصمد

مائة من جزيرة قنبلو الى عمان وذلك
في مركب احمد وعبد الصمد اخوي
عبد الرحيم بن جعفر السيرافي بمكان
وهي محلة من سيراف وفيه غرقا بهما
وجميع من كان معهما، اعني احمد
وعبد الصمد ابني جعفر، وكان ركوبي
منه اخرا . . . وقد ركبت عدة
من البحار كبحر الصين والروم والخزر
والقلزم واليمن واصابتني فيها
من الاهوال ما لا احصيه كثرة
فلم اشاهد اهول من بحر الزنج،
(ج ا ص۲۳۳-۲۳۴- پیرس)

برادران عبد الرحیم کے جہاز میں سوار
ہوا، اور وہ دونوں اپنے جہازوں کے
ساتھ مع ہمراہیوں کے اس سمندر
میں ڈوبے، اور یہ میرا اس میں آخری
دفعہ سوار ہوتا تھا، . . . . .
. . . .
. . اور میں کئی سمندروں میں سفر کر چکا
ہوں، جیسے بحر چین، بحر روم، بحر خزر
بحر قلزم، بحر یمن، اور ان سفروں
میں مجھے اس قدر شدائد کا سامنا
ہوا جن کا شمار نہیں، اور بحر زنج
سے زیادہ کوئی خوفناک نہیں دیکھا،

ان بیانات سے معلوم ہوگا کہ اہلِ عرب نے جہازرانیوں میں کیا کچھ بہادری دکھائی ہے،

اوپر کی عبارت میں جزیرہ قنبلو سے جزیرۂ مدغاسکر سمجھا جاتا ہے، (فرنچ ترجمۂ مروج جلد ا ص۲۳۲) جزیرہ واق واق کا اطلاق قدیم اہلِ عرب جاپان کے جزائر پر کرتے تھے، (عجائب الہند بزرگ بن شہریار ص۱۷۵)

عرب جہازرانوں کی علمی تحقیق،

معلوم ہے کہ علم جغرافیہ کے گوشہ نشین حکیم اور دانا گھر بیٹھے بحر و بر کو ناپا اور ان کے حدود و مسافت کی تعیین کیا کرتے تھے، مگر عملی جغرافیہ داں یعنی عرب جہازراں اپنے عملی مشاہدات سے ان کی تکذیب و ترمیم کرتے تھے، مسعودی کہتا ہے،

ووجدت نواخذة بحر الصين والهند والسند والزنج واليمن والقلزم والحبشة من السيرافيين والعمانيين عن البحر الحبشى فى اغلب الامور على خلاف ما ذكرة الفلاسفة وغيرهم ممن حكينا عنهم المقادير والمساحة وان ذالك لاغاية له فى مواضع منه وكذالك شاهدت ارباب المراكب فى البحر الرومى من الحربية والعمالة، (ج ۱ ص۲۸۱)	اور میں نے بحر چین، بحر ہند و سندھ، بحر زنج اور بحر یمن اور قلزم کے ناخداؤں کو جو سیراف اور عمان کے تھے بحر حبشی کے متعلق بہت سی باتوں میں ان فلسفیوں کی رائے کے خلاف پایا، جنھوں نے اس سمندر کی مقدار و مسافت بیان کی ہے، اور اس سمندر میں کئی مقام ایسے ہیں جہاں کوئی تھاہ نہیں اور اسی طرح بحر روم کے جنگی اور کاروباری جہازرانوں کو اہل فلسفہ کی تحقیقات کے خلاف پایا،

چنانچہ مد و جزر کی نسبت ان جاہل جہازرانوں کا علمی بیان خیال آرا حکماء سے بالکل الگ ہے، (سفرنامہ سلیمان ص۲۱ و مروج الذہب ج ۱ ص۲۵۱)

ان جہازرانوں کے معلومات تجارب اور مشاہدات پر مبنی تھے، مسعودی کہتا ہے،

ولكل من يركب هذا البحر من
الناس رياح يعرفونها في اوقات
تكون منها مهابها قد علموا ذلك
بالعادات وطول التجارب يتوارثون
علم ذلك قولا وعملا، ولهم دلائل
وعلامات يعلمون بها في ابان
هيجانه واحوال ركوده وثورانه
هذا فيما سمينا من البحر الحبشي
وكذلك الروم والمسلمون سبيلهم
في البحر الرومي وكذلك من يركب
البحر الخزري الى بلاد جرجان
وطبرستان والديلم

اس سمندر میں جو جہازراں سفر کرتے ہیں
ان کو اُن ہواؤں کی واقفیت ہے جو
خاص اوقات میں یہاں چلتے ہیں،
اور جو تجربوں سے معلوم ہوا ہے"
اور وہ اپنے تجربوں سے بعد کی نسل
کو مطلع کرتے ہیں، اور عملاً تعلیم دیتے
ہیں، ان کی دلیلیں اور علامتیں ہیں
جنکو جانتے ہیں، اور ان کو معلوم ہے،
کہ کب یہ سمندر جوش مارتا ہے،
اور کب تھمتا ہے، یہ بحر حبش کا حال
ہے، اور اسی طرح رومی اور مسلمان انکا
طریقہ بھی بحر روم میں یہی ہے، اور اس طرح
بحر خزر (کیپین سی) میں جرجان اور
طبرستان اور دیلم تک، (مروج ج ۱ ص ۲۴۳)

اس قسم کے معلومات کا بہترین ذخیرہ وہ نثر و نظم رسائل ہیں

جو نویں صدی ہجری میں ابن ماجد اسد البحر اور سلیمان نے لکھے ہیں
اور جنکو پیرس سے ۱۹۲۸ء میں عکس لیکر شائع کیا گیا ہے،

بشاری مقدسی چوتھی صدی کے وسط میں اسلامی ممالک کے
سفر کو نکلا تھا، وہ دو سمندروں کے متعلق اپنا مشاہدانہ بیان دیتا ہے،

اعلم انا لم نر فی الاسلام الا بحرین
فحسب احدهما یخرج من نحو مشارق
الشتاء بین بلد الصین وبلد
السودان فاذا بلغ مملکة الاسلام
دار علی جزیرة العرب کما مثلنا
. . . .
والبحر الآخر خروجه من اقصی
المغرب بین السوس الاقصی
والاندلس ویخرج من المحیط
عریضًا ثم ینخرط ثم یعود فیعظم
الی تخوم الشام (ص۱۴ لیڈن)

ہم نے اسلامی ملکوں کے اندر صرف دو
سمندر دیکھے، ایک مشرق سے چین اور
بلاد سودان (مشرقی افریقہ) کے درمیان
وہ جب اسلامی مملکت کے قریب آتا
ہے تو جزیرۂ عرب پر گردش کرجاتا
ہے، جیسا کہ ہم نے نقشہ بنایا ہے. . .
دوسرے سمندر کا نکاس اقصائے
مغرب سے سوس اقصی اور اندلس سے ہے،
اور وہ بحر محیط (اٹلانٹک) سے چوڑا
ہو کر نکلتا ہے، پھر چھوٹا ہوتا ہے،
پھر لوٹتا ہے، اور بڑا ہو کر ملک شام کے
کناروں تک جاتا ہے،

اس کے بعد وہ کہتا ہے،

ولا ادری هذان البحران یقلبان	اور مجھے نہیں معلوم کہ یہ دونوں سمندر
فی المحیط ام یخرجان منه وقرأت	بحر محیط میں جاکر گرتے ہیں، یا اس سے
فی بعض الکتب ایضاً یخرجان منه	نکلتے ہیں، میں نے بعض کتابوں میں
وھما الی القلب فیه اقرب لانک	پڑھا ہے کہ وہ اس سے نکلے ہیں،
اذا قربت من فرغانة لانزال	لیکن یہ زیادہ درست معلوم ہوتا ہے
تنحدر الی مصر ثم الی اقصی المغرب	کہ وہ اس میں گرتے ہیں، کیونکہ جب تم
واھل العراق یسمون العجم اھل	فرغانہ (ترکستان) سے قریب ہوگے
فوق واھل الغرب اھل اسفل	تو مصر تک اور پھر اقصائے مغرب تک
فھذا ایؤید ما ذھبنا الیه ویدل	تم نیچے ہی اترتے آؤ گے اور عراق والے
علی انها انهار اجتمعت فصبت	اہل عجم کو اہل فوق، اور اہل مغرب کو
فی المحیط واللہ اعلم،	اہل اسفل (زیریں) کہتے ہیں، اس سے
	بھی میرے خیال کی تائید ہوتی ہے، اور
	اس سے بھی یہ ثابت ہوتا ہے کہ یہ دریا ہیں
(ص ۱۶)	جو بحر محیط میں جاکر گرتے ہیں،

نویں صدی ہجری کا بہادر جہاز راں احمد بن ماجد بحر بربرا کے بہادرانہ اکتشاف اور اس کے سفر کے فلکی نشانات کے اختراع کا دعویٰ کرتا ہے، (ص ۴۶) اور کہتا ہے، وکانت من اول الدنیا الی زماننا مجھولة

اسی طرح وہ بحرِ ہند کو بحرِ محیط سے ملا ہوا بتاتا ہے، اور مصر تک دریا ہی دریا
سفر کرنے کا دعویٰ کرتا ہے، کہتا ہے،

لان البحر الہندی ہو متعلق بالبحر المحیط، (ص۲۷ - ۲)
کیونکہ بحرِ ہند، بحرِ محیط سے لگا ہوا ہے،

۲۳۰ھ میں اور پھر ۲۴۴ھ میں اندلس کے سواحل پر کسی نامعلوم قوم نے بہت سے بیڑوں کے ساتھ بڑے زور شور سے بحری حملہ کیا تھا جس سے اکثر ساحلی باشندے گھبرا اٹھے تھے، بالآخر عبد الرحمان بن حکم نے مقابلہ کیا، اور ان کو شکست دی، اور اس منارہ کو ڈھا دیا، جو جہازرانوں کو ساحلِ اندلس کا پتہ دیتا تھا، (ابن اثیر واقعات ۲۳۰ھ و ۲۴۵ھ)

یہ بحری حملہ آور کون تھے، اکثر مورخ ان کو صرف "مجوس" کہتے ہیں، اور اس سے ان کی مراد غیر مسلم اور غیر کتابی قوم ہے، ابن سید مغربی اور زکریا قزوینی اور مقریزی کا بیان یہ ہے کہ یہ لوگ جزیرۂ برطانیہ اور آئرلینڈ کے رہنے والے تھے، اور بعض ان کو روس کہتے ہیں، الگزنڈر (ALEXA-NDER SEIPPET) نے اس حملہ اور اس قوم مجوس اور روس کے متعلق اہل عرب کے جس قدر بیانات ہیں ان کو تمام مطبوعہ اور قلمی کتابوں سے لیکر یکجا کر دیا ہے، اور اس کا عنوان "اخبار امم المجوس من الارمان

---

[1] دیکھو مجموعۂ اخبار امم المجوس ص۲۳ و ص۲۶

وورنگ والروس ہے، ۲۴۵ھ میں ان کے اور مسلمانوں کے جنگی جہازوں میں سخت لڑائی ہوئی،[۱]

مسعودی (۳۰۳ھ) کا خیال ہے کہ یہ حملہ آور روسی بت پرست تھے پھر کہتا ہے، اگر یہ صحیح ہے تو روسی لامحالہ بحیرۂ نیطس (بحر اسود) سے ہو کر ما نیطس (متوسط) میں آکر اندلس پر حملہ آور ہوئے ہونگے،[۲]

اس سے ظاہر ہوگا کہ اہلِ عرب یورپ سے اسپین (اندلس) تک آنے کے دونوں راستوں سے واقف تھے، ایک برطانیہ اور آئرلینڈ سے بحر محیط ہو کر اور دوسرا روس سے چل کر بحر اسود اور درِ دانیال سے گذر کر بحر روم کو طے کر کے،

مسعودی (۳۰۳ھ) خلیج قسطنطنیہ اور بحر خزر (کیسپین سی) اور بحر اسود کی تحقیق ایک ایک جہازراں سے کرتا ہے، اور ثابت کرتا ہے کہ بحر خزر، بحر اسود سے ملا ہوا نہیں ہے، (مروج الذہب جلد ۱ ص ۲۷۲)

جزائر بحر محیط | اہلِ عرب اندلس کے پار کے بڑے سمندر کا نام بحر ظلمات اور بحر محیط رکھتے تھے، اور اس کے شمال کی طرف کے بعض جزیروں سے وہ واقف تھے، جن میں سے ایک کا نام انقلطرہ، اور دوسرے کا ایرلندا ہے، ہر شخص سمجھ سکتا ہے کہ پہلا نام انگلترہ یعنی انگلینڈ ہے، اور دوسرا آئرلینڈ،

[۱] مروج الذہب جلد ۱ ص ۳۶۴، [۲] انکے حملوں کے سنین مختلف ہیں۔

سنہ ۲۲۳ھ اور سنہ ۲۴۴ھ میں جن بحری حملہ آوروں نے اندلس پر حملہ کیا تھا، وہ بعض مورخین واہل جغرافیہ کی رائے کے مطابق انگلینڈ اور آیرلینڈ ہی کے باشندے تھے، ابن سعید مغربی (سنہ ۶۷۳ھ) کا بیان ہے "انکلترہ اور برطانیہ کے شمال میں آیرلینڈ ہے، اس کا طول ۱۲ دن اور عرض بیچ میں ۴ دن کا ہے، یہ ہنگاموں کے لئے مشہور ہے، یہاں کے باشندے مجوس تھے، پھر اپنے ہمسایوں کے اثر سے عیسائی ہوگئے، یہاں سے پیتل اور کانسہ لایا جاتا ہے،" قزوینی نے یہاں کے پرندوں کا حال بیان کیا ہے، کہ ملاح ان کا کیونکر شکار کرتے ہیں ص ۲۴

شمس الدین دمشقی (سنہ ۷۲۸ھ) کا بیان ہے کہ بحر محیط سے شمال جو شاخ جاتی ہے، اس کا نام بحر انکلطرہ (رود بار انگلستان) ہے، (ص ۴۷) ان جزیروں سے سپید شکرے ممالکِ اسلام میں لائے جاتے تھے (ص ۱۳۸ و ص ۱۴۲)

سنہ ۲۴۴ھ کے حملہ کے بعد عبدالرحمان شاہِ اشبیلیہ اور ان جزائر کے باشندوں کے درمیان صلح ہوگئی، اور سفرا آئے گئے، چنانچہ اس سلسلہ میں ایک دلچسپ حکایت ہے، یہ حملہ آور جب اپنے جہازوں پر بیٹھ کر واپس جانے لگے تو عبدالرحمان نے غزال نامی اپنے سفیر کو ایک جماعت کے ساتھ تحفہ اور ہدیہ دے کر اپنے جہاز پر

بٹھا کر ان کے ملک میں بھیجا، سخت بحری مشکلات کے، بعد یہ ان جزائر میں پہنچا، اور وہاں کے بادشاہ کے سامنے پیش ہوا، پھر مجوسیوں کی بادشاہ بیگم جسطرح اس سفیر پر عاشق ہوئی، اور سفیر مذکور نے واپس آکر اسکا جو حال بیان کیا وہ ابن دحیہ کی کتاب المطرب فی اشعار اہل المغرب میں مفصل مذکور ہے[1]، (صـ۱۳ - صـ۱۶)

جزیرۂ توُلی شمال میں انتہائی آبادی تھی، جزائر خالدات یا جزائر سعادۃ (فرچونیٹس آیرلینڈس) بحر محیط میں دوسری طرف آخری آبادی تھی، اندلس کے بعد جہاز رانوں میں مغرورین یا مغترین (فریب خوردہ) کا ایک گروہ تھا جو بحر محیط میں جزیروں کی تلاش میں پھرا کرتا تھا، ادریسی اور مسعودی نے انکا ذکر کیا ہے،

جزائر بحر چین | اہل عرب نے بحر ہند اور بحر چین کو پوری طرح چھان مارا گو علمائے ہیئت کسی قدر کم واقف ہوں، مگر عرب تاجر و جہازراں بحر چین کے ایک ایک جزیرہ تک پہنچے، لیکن باشندوں کی جہالت و توحش کے سبب سے بہت سے جزیروں میں سکونت اختیار نہ کر سکے، تاہم جاوا، سماٹرا، اور دیگر ہندی چینی جزیروں میں وہ اس وقت سے آج تک موجود ہیں، ان جزیروں کی نسبت ان کا بیان اس قدر صحیح و درست ہے، کہ گویا معلوم ہوتا ہے کہ وہ دنیا کا نقشہ

---

[1] مجموعۂ اخبار امم المجوس کے صفحات کے حوالے ہیں،

سامنے رکھے ہوئے تھے،

ان جزیروں تک پہنچنے اور ان کے باشندوں کو مانوس کرنے میں عرب جہازرانوں نے جو کوششیں کی ہیں، وہ بزرگ بن شہریار ناخدا کی کتاب عجائب الہند میں مذکور ہیں،

اہل عرب جاوہ کو زانج، سوماٹرہ کو سربزہ، سومطرہ اور جزائر جاپان کو جزائر واق واق کہتے ہیں، اہل جاپان کی صنعت کاری، جہازرانی، اور مہارت، اور وہاں کے لکڑی کے مکانات، اور آتش زدگی کے قصے بیان کئے ہیں،

فلپائن | بزرگ بن شہریار نے ۳۰۰ھ میں بحر چین میں ایک آتش فشاں جزیرہ کا ذکر کیا ہے، جو لامحالہ فلپائن ہو سکتا ہے، (عجائب الہند ص ۲۲) اس میں کچھ افسانہ ہے، لیکن اس سمندر میں آتش فشاں جزیرہ کا پتہ بالکل صحیح ہے، جو فلپائن پر صادق آتا ہے، خصوصاً جب یہ ثابت ہو کہ اس جزیرہ میں اسپینیوں کی آمد و رفت سے سینکڑوں برس پیشتر سے مسلمان آآکر آباد ہوتے رہے ہیں، کہا جاتا ہے کہ یہ لوگ مسلمان ہو کر جزائر ہند سے آکر یہاں آباد ہوئے، اور ان کی آمد، اسپینیوں کے قبضہ تک برابر جاری رہی، (انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا مضمون فلپائن)

آسٹریلیا؟ | بزرگ بن شہریار نے، عبہرہ کرمانی جہازراں کا حیرت انگیز

واقعہ اپنی کتاب عجائب الہند میں بیان کیا ہے، یہ جہازراں خلیج فارس سے چین جایا کرتے تھے سب سے پہلے اسی نے بحر چین میں دلیرانہ جہازرانی کی، یہاں تک کہ بحر چین سے نکل کر یہ مجمع الجزائر مین شائد پہنچگیا، اسکا جہاز تباہ ہوا، خود ایک کشتی پر بچا، اور آخر اپنے پیچھے آنے والے جہازوں کو اس طرح بچایا کہ ان کو مال و اسباب کے بار سے خالی کرادیا، اور ایک ویران جزیرہ کے پاس سے ہو کر چین تک ان کو پہنچا دیا، (ص۳۹ ملخصاً)

یہ جزیرہ کون تھا؟

مدگاسکر | اس سمندر میں خلیج موزمبیق کے پاس وہ دو اور جزیروں کا ذکر کرتے ہیں، جن میں سے ایک کا نام ان کے ہاں قنبلو، اور دوسرے کا قُمر ہے، اکثر محققین نے ان دونوں سے جزیرۂ مدگاسکر سمجھا ہے، مگر صحیح یہ ہے کہ قنبلو، مدگاسکر اور قمر وہ چھوٹا سا جزیرہ ہے جو آج کل بھی کمورو کہلاتا ہے، اور مدگاسکر کے پاس ہے،

واسکوڈی گاما کا عرب رہنما | بیانات بالا سے ہویدا ہے کہ عربوں کو بہت قدیم زمانہ سے یہ معلوم تھا کہ بحر روم اور بحر محیط سے افریقہ کے سواحل پر گھوم کر بحر ہند میں داخل ہو سکتے ہیں، انھیں معلومات کا یہ اثر تھا کہ ترکوں کے ۸۵۷ھ ۱۴۵۳ء میں قسطنطنیہ پر قبضہ کر لینے اور بحر روم

پران کے پورے مسلّط ہو جانے کے بعد اہل یورپ کو مشرق میں آنے کے لئے ایک نئے راستہ کی تلاش کی ضرورت ہوئی، اہل اسپین و پرتگال کو ۸۹۷ھ میں عربوں کا خاتمہ کر لینے کے بعد، انھیں کے نقشِ قدم پر چل کر ترقی کا شوق ہو چکا تھا اور ان کے باہمت جہاز راں سمندروں کے کونے کونے تلاش کرنے لگے تھے چنانچہ ایک صاحب عزم پرتگالی جہاز راں واسکوڈی گاما ۹۰۴ھ ۱۴۹۷ء میں عربوں کے بتائے ہوئے راستہ سے مغربی افریقہ کے سواحل پر سے گھوم کر بحر محیط سے بحر ہند میں آکر مشرقی افریقہ کے ایک ساحل پر لنگر انداز ہوا،

اس زمانہ کا مشہور عرب ناخدا معلّم احمد بن ماجد جو بحر یرہ سے لیکر بحر ہند، بحر عرب، بحر احمر اور بحر فارس کا سب سے نڈر جہاز راں اور جہاز رانی کے علوم اور آلات کا سب سے بڑا واقف کار تھا، یہاں موجود تھا، عرب روایت کے مطابق اس نے نشہ میں، اور یورپین روایت کے مطابق بڑے انعام کی لالچ میں اُسنے واسکوڈی گاما کو یہاں سے ہندوستان پہنچا دیا، اور اس کے جہاز کو کالی کٹ (مدراس) میں لاکر کھڑا کر دیا، جو مسلمانوں کی تجارت کا سب سے بڑا بندرگاہ تھا، یہ واقعہ کہ واسکوڈی گاما ایک عرب جہاز راں کی مدد سے ہندوستان تک پہنچا، عربی اور پرتگالی دونوں روایتوں سے

ثابت ہے، گجرات کا مشہور عالم قطب الدین نہروالی جو سلاطین گجرات کی طرف سے مکہ میں جو مدرسہ قائم تھا، اس کا مہتمم و مدرس تھا، اور تاریخ مکہ (الاعلام باعلام بیت اللہ الحرام) اور یمن کی ترکی فتح کی تاریخ (البرق الیمانی فی الفتح العثمانی) کا مصنف ہے، وہ اسی زمانہ میں موجود تھا، اس نے اپنی ان دونوں کتابوں میں مشرقی سمندر میں پرتگالیوں کی ابتدائی آمد کے واقعات لکھے ہیں، تاریخ مکہ میں اس نے ان کے آنے اور عرب اور ہندوستان کے بندرگاہوں میں ان کے تہلکہ مچانے کا مختصر ذکر کیا ہے[1]، لیکن البرق الیمانی میں اس نے ان کی آمد کی پوری تفصیل درج کی ہے،

"دسویں صدی ہجری کے شروع میں جو عظیم الشان واقعات پیش آئے، ان میں ایک فرنگی اقوام میں سے پرتگالی قوم کا ہندوستان کے دیار میں پہنچنا ہے، ان میں سے ایک گروہ سبتہ کے زقاق سے سمندر میں سوار ہوتا تھا اور بحر ظلمات (اطلانٹک) میں سے ہو کر ان جبال قمر کے پیچھے آجاتا تھا جو دریائے نیل کا منبع ہیں، اور مشرق میں اس جگہ پہنچ جاتا تھا جو ساحل سے قریب ایک تنگنائے

---

[1] الاعلام باعلام بیت اللہ الحرام قطب نہروالی ص ۱۹۶، برہامش خلاصۃ الاحکام دحلان،

میں ہے، جس کی ایک طرف پہاڑ اور دوسری طرف بحر ظلمات ہے، جہاں موجیں بہت شدید تھیں، ان کے جہاز وہاں ٹھہر نہیں سکتے تھے، اور ٹوٹ جاتے تھے، اور ان میں سے کوئی بچتا نہ تھا، وہ اسی طرح کرتے رہے، اور اس مقام پر تباہ ہوتے رہے، اور ان میں سے کوئی بحر ہند میں بچکر نہیں پہنچتا تھا، آخر کار ان کا ایک جہاز ہند تک آگیا، تو وہ برابر بحر ہند کی حالت معلوم کرتے رہے،

یہان تک کہ جہاز رانوں میں سے ایک ماہر شخص نے جسکا نام احمد بن ماجد تھا، انکی رہنمائی کی،

الی ان دلّھم شخص ماھر من اھل البحر یقال لہ احمد بن ماجد،

ان فرنگیوں کے افسر نے جس کو اَلمَلَندِی[1] کہتے تھے، اس کو اپنے ساتھ رکھا اور نشہ میں اس سے بے تکلفی کی صحبت رکھی تو اس نے اپنے نشہ کی حالت میں اسکو راستہ بتا دیا، اور ان سے کہا کہ یہاں سے ساحل کے قریب مت جاؤ، بلکہ سمندر میں گھسے جاؤ، اور پھر لوٹو، تب سمندر کی موجیں تم کو نہ پائینگی، جب انھوں نے یہ کر لیا تو وہ ہوش میں آنے لگا

لہ پرتگالی میں المیرانتی، عربی امیر البحر قال ابن خلدون فی مقدمته: ویسمی صاحبها الاساطیل فی عرفهم الملند بتفخیم اللام منقولا من لغة الافرنج، (باب قیادة الاساطیل)

اس کے بعد پرتگالیوں کے بہت سے جہاز بحر ہند میں یکے بعد
دیگرے پہنچنے لگے، اور انھوں نے گوا میں اپنا بحری مرکز
بنایا۔ . . . . . . "

اس واقعہ کو پرتگالی مورخوں، بلکہ خود واسکوڈی گاما کے
ہمراہیوں میں سے ایک نے لکھا ہے، سب سے مفصل طریقہ سے
اس کو بروس (BAROS) نے بیان کیا ہے، کہتا ہے[1]:

"جب واسکوڈی گاما مالندی میں تھا تو کھمبائت واقع
گجرات کے چند بنئے امیرالبحر سے ملنے آئے، ان کے ساتھ
گجرات کا ایک مور (عرب مسلمان) آیا، جسکا نام مالیمو کنا
(معلم کنکا[2]) تھا، یہ شخص اس لطف کے خیال سے جو اس کو
ہمارے آدمیونکی صحبت مین ملتا تھا نیز بادشاہ (مالندی)
کو خوش کرنے کی غرض سے جو پرتگالیوں کے لئے جہاز کے
ایک رہنما کی تلاش کر رہا تھا (ہندوستان کا راستہ دکھانے
کے لئے) ان کے ساتھ روانہ ہونے پر راضی ہوگیا، اس سے

---

[1] منقول از انسائیکلو پیڈیا آف اسلام مقالہ "شہاب الدین" [2] کہتے ہیں کہ کنکا
سنسکرت لفظ کا تامل تلفظ ہے، جس کے معنی بحری ریاضیات کے ماہر کے ہیں، ممکن ہو کہ
احمد بن ماجد کا یہی لقب گجراتی بنیوں میں ہو۔ (انسائیکلو پیڈیا آف اسلام مقالہ شہاب الدین)

باتیں کرنے کے بعد واسکو دی گاما کو اس کی واقفیت کی
نسبت بہت اطمینان ہو گیا، خصوصاً جب اس مور نے
اس کو ہندوستان کے پورے ساحل کا ایک نقشہ دکھایا
جو قوم مور (عرب مسلمانوں) کے نقشوں کی طرح خطوط
نصف النہار اور خطوط متوازی کی ترتیب کے ساتھ بہت
مفصل طور پر بنا ہوا تھا، لیکن اس میں ہواؤں کے رُخ
کے نشانات نہ تھے، چونکہ جو مربعے ان خطوط نصف النہار
و خطوط متوازی سے بنے تھے وہ بہت چھوٹے تھے اس لئے
ساحل کی جو راہ خطوط نصف النہار کو قطع کرنے والے
خطوط شمال و جنوب و مشرق و مغرب سے معلوم ہوتی تھی
وہ بہت صحیح تھی اور اس نقشہ پر ہواؤں کے رُخ کے
نشانات بھی کثرت سے نہ تھے، جیسا کہ ہمارے پرتگالی
نقشہ پر تھے، جو دوسروں کے لئے بنیاد کا کام دیتا تھا،
واسکو ڈی گاما نے اس مور کو لکڑی کا وہ بڑا اصطرلاب
دکھایا جو اس کے پاس تھا، نیز دھات کے بنے ہوئے چند
اور اصطرلاب بھی دکھائے جن سے آفتاب کی بلندی کا
اندازہ کیا جاتا تھا، مور نے ایسے آلات کو دیکھ کر کسی حیرت کا

اظہار نہیں کیا، اس نے بتایا کہ بحر احمر کے (عرب) جہاز راں آفتاب کی بلندی کا اندازہ کرنے کے لئے نیز ستارہ قطب کی بلندی کا تخمینہ کرنے کے لئے جس سے وہ اپنی جہازرانی میں بہت زیادہ کام لیتے ہیں، پیتل کے آلات استعمال کرتے ہیں، جن کی شکل مثلث اور ربع دائرہ کی ہوتی ہے؛ لیکن اس نے یہ بھی کہا کہ وہ خود اور کھمبائت اور تمام ہندوستان کے جہاز راں بعض جنوبی اور شمالی ستاروں نیز چند اور خاص ستاروں کی مدد سے جو آسمان میں مشرق سے مغرب تک پھیلے ہوئے ہیں، جہازرانی کرتے ہیں؛ وہ لوگ آفتاب کی بلندی کا اندازہ ویسے آلات سے نہیں کرتے جیسے واسکوڈی گاما نے اُسے دکھائے تھے، بلکہ ایک دوسرے آلہ سے جسے وہ خود استعمال کرتا تھا اور واسکو ڈی گاما کو دکھانے کے لیے وہ اس آلہ کو فوراً لایا، یہ آلہ تین تختیوں کا بنا ہوا تھا، چونکہ ہم اس آلہ کی شکل اور اُسکے طریق استعمال کی نسبت اپنی تصنیف جیوگریفیا (GEOGRAPHIA) کے اس باب میں لکھ رہے ہیں جو آلات جہازرانی سے متعلق ہے، اس لئے یہاں اسی قدر کہنا کافی ہے کہ آلہ

مذکور کو مور لوگ اسی کام میں استعمال کرتے ہیں، جس کام میں ہم لوگ پرتگال میں وہ آلہ استعمال کرتے ہیں، جسے جہازراں اربالسٹرائل (ERBALESTRILLA) کہتے ہیں، اس آلہ کے حالات بھی اس کے موجدوں کے ذکر کے ساتھ باب مذکور الصدر میں بیان کئے گئے ہیں، اس گفتگو نیز چند اور گفتگوؤں کے بعد جو ان لوگوں نے اس جہازراں سے کیں، واسکوڈی گاما کو یہ احساس ہوا کہ اس نے ایک بڑا خزانہ پالیا ہے اور یہ خیال کرکے کہ کہیں وہ اس کے ہاتھ سے نکل نہ جائے، اس نے جس قدر جلد ممکن ہوا لنگر اٹھا دیئے اور ۲۴ راپریل ۱۴۹۸ء کو ہندوستان روانہ ہوگیا،

سامان و آلاتِ جہازرانی،

بحری نقشے سامانِ جہازرانی میں سب سے پہلی چیز بحری نقشے ہیں، عرب ملاح وجہازراں ان نقشوں کو اپنے ساتھ لے کر چلتے تھے، وہ دریائی نقشوں کے معلومات اگلوں سے سنتے تھے، اور خود اپنے تجربہ سے ان کو

تکمل کرتے تھے، چوتھی صدی کے وسط میں بشاری مقدسی احسن التقاسیم
میں کہتا ہے کہ اس نے امیر خراسان (سامانیہ) کے کتبخانہ میں کاغذ پر ایک
نقشہ دیکھا، پھر ابو القاسم ابن انماطی کے پاس نیشاپور میں کپڑے پر نقشہ
دیکھا، پھر عضد الدولہ (دیلمی) اور صاحب (ابن عباد) کے کتبخانوں میں
نقشے دیکھے، ہر ایک میں اختلاف پائے،

واما انا فسرت فيه نحو الفى
فرسخ ودرت على الجزيرة
كلها من القلزم الى عبادان
سوى ما تزهت بنا المراكب
الى جزائره ولججه، وصاحبت
مشائخ فيه ولدوا ونشئوا
من ربانيين واشاتمة
ورياضيين ووكلاء وتجار
ورأيتهم من ابصر الناس
به وبمراسيه واریاحه
وجزائره فسألتهم عنه و
عن اسبابه وحدوده ورأيت

میں اس میں دو ہزار فرسنگ چلا ہوں
اور عرب کے کل سواحل میں قلزم
سے عبادان تک پھرا ہوں، علاوہ
اس کے جو جہاز دوسرے جزیروں
اور پانیوں میں لیتا پھرا، اور اُن
جہازراں بڈھوں سے ملا ہوں
جو اس سمندر میں پیدا ہوئے اور
پرورش پائی، وہ کپتان ہوں
یا اشاتمہ (مسافروں کے نگراں کار)
یا ریاضی داں اور ایجنٹ، اور
سوداگر، اور ان کو میں نے تمام لوگوں
میں سمندر اور اس کے بندرگاہوں

معهم دفاتر فی ذلک تیدارسونها ویعوّلون علیها ویعملون بما فیها فعلقت من ذلک صدراً صالحاً بعد ما میزت ونقدت ثم قابلته بالصور التی ذکرنا،

(ص۱ لیڈن)

سے اور ہواؤں سے اور جزیروں سے زیادہ واقف پایا، تو ہم نے ان سے اس سمندر، اور اس کے حدود کو پوچھا اور بحث کی، ان کے پاس بہت سے دفاتر اور کتابیں ہیں، جن پر ان کا بھروسہ ہے، اور انکے مطابق وہ عمل کرتے ہیں، تو میں نے ان سے بہت کچھ نقل کیا، اور اپنے نقشوں سے ان کا مقابلہ کیا،

ابن خلدون مقدمہ میں کہتا ہے،

علی قوانین ذلک محصلة عند النواتیة والملاحین الذین هم رؤساء السفن فی البحر والبلاد التی فی حفافی البحر الرومی وفی عدوته مکتوبة کلها فی صحیفة علی شکل ما هی علیه فی الوجود وفی وضعها

جہازرانی کے مدون قوانین ہیں، جو جہازرانوں اور ملاحوں کو معلوم ہیں، جو بحر روم اور اس کے ساحلی ملکوں میں ہیں، اور یہ قوانین ایک صحیفہ میں لکھے ہیں، جس طرح یہ سمندر اور ان کے ساحلی ممالک شکل میں واقع ہیں، اور جس طرح یہ سواحل

فی سواحل البحر علی ترتیبھا	اور ان کے بندرگاہ، ہواؤں کے
ومھابّ الریاح وممراتھا	رخ، اور ان کے گذرگاہ اور
علی اختلاف مسومھا	انکا پورا نقشہ اوس صحیفہ میں
فی تلک الصحیفۃ ولیسمونہا	ہے، جس کا نام کمپاس ہے،
الکنباص وعلیھا یعتمدون	اور اسی پر بحری سفر میں انکا
فی اسفارھم، (ص۴۵، مصر)	بھروسہ ہے،

اوپر گذر چکا ہے کہ واسکو ڈی گاما جب افریقہ کے مشرقی ساحل پر عرب جہازراں سے ملا تھا، تو اس نے واسکو ڈی گاما کو اپنا نقشہ دکھایا تھا، انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم کا مقالہ نگار کہتا ہے کہ واسکو ڈی گاما نے افریقہ کے سواحل پر عرب جہازرانوں کا نقشہ دیکھا جس میں ہندوستان اور سواحل اور ان کی باہمی مسافتوں کو عربوں کے طریقہ کے مطابق دکھایا گیا تھا،

البیوکرک نے جو پرتگالی ویسرائے ہند تھا، ایک عرب جہازران عمر نامی سے بحری نقشہ تیار کرایا تھا، جسکو وہ بحر عمان اور خلیج فارس کے سفر میں اپنے پاس رکھتا تھا۔ (مجموعہ مقتطف مسماۃ بالرّواد مطبوعہ مصر ص۴۶)

احمد بن ماجد نے بھی بحری نقشوں کا جن کو وہ رہنمائی (راہنامہ)

کہتا ہے ذکر کیا ہے، اور لکھا ہے کہ بحری تصنیفات میں سے گذشتہ جہاز رانوں کے پاس یہی راہنامے ہوتے تھے، بحر روم کے ملاح ان کو کمپاص کہتے تھے،

کنپاص کی پوری تحقیق ابن فضل اللہ عمری المتوفی ۷۴۹ھ ۱۳۴۸ء نے مسالک الابصار فی ممالک الامصار کی دوسری جلد کے پہلے باب میں لکھی ہے، یہ لاطینی لفظ CAMPAS کا معرب ہے، اور غالباً یہ رومی جہاز رانوں سے ماخوذ ہے، بحر عرب اور خلیج فارس کے ملاح اس نقشہ کو رہنامہ کہتے تھے،

لائٹ ہوس | نقشہ کے بعد دوسری چیز سمندر کے خطرناک موقعوں پر منارہ اور لائٹ ہوس کی تعمیر ہے، اہل عرب بھی اپنے بحری سفروں میں ان مناروں سے کام لیتے تھے، بشاری مقدسی (۳۷۵ھ) کہتا ہے،

وقد نصب فی البحر جذوع	دریا میں بڑے بڑے لٹھے کھڑے
علیھا بیوت ورتب فیھا	کئے گئے ہیں، ان پر کمرے ہیں، اور
قوم یوقدون باللیل حتی	ان میں لوگ متعین ہیں، جو رات کو
یتباعد عنھم المراکب،	روشنی جلاتے ہیں تاکہ جہازات
(ص ۱۲ لیڈن)	ان سے دور رہیں،

اسکندریہ کا مشہور لائٹ ہوس (منارہ) عربوں کے عہدِ حکومت میں بھی اسی طرح روشن تھا، یعقوبی (۲۷۸ھ) کا بیان ہے کہ اسکندریہ کے عجائبات میں منارہ ہے جو ۱۷۵ ہاتھ لمبا ہے، اور جو عظیم الشان بندرگاہ کے دہانہ پر کھڑا ہے، وعلیھا مواقید توقد فیھا النیران اذا نظر النواظیر الی مراکب فی البحر علیٰ مسافۃ بعیدۃ[1] یعنی "ان مناروں پر آتشدان ہیں، جن میں آگ روشن کیجاتی ہے، جب نگہبان سمندر میں دور پر جہازوں کو دیکھتا ہے"،

خلیجِ فارس میں بڑے بڑے لٹھوں کو زمین میں گاڑ کر علامات بنائے گئے تھے، مسعودی (۳۳۲ھ) خشبات البصرہ کے ذکر میں کہتا ہے،

وھی علامات منصوبۃ بالخشب فی البحر مغروسۃ علامات للمرکب الی عمان المسافۃ ثلثمأۃ فرسخ (مروج الذھب جلد اول ص ۲۳۱ پیرس)	یہ لکڑی کی علامتیں کھڑی کی گئی ہیں، سمندر میں ڈوبائی گئی ہیں، یہ جہازوں کے لئے نشان ہے کہ یہاں سے عمان تک مسافت تین سو فرسخ ہے،

---

[1] کتاب البلدان ص ۳۳۸ - لائیڈن،

غالبًا اسی چیز کی تفصیل حکیم ناصر خسرو نے لکھی ہے،
وہ سنہ ۴۴۵ھ کے قریب خلیج فارس سے گذرا تھا،

"چہار چوب است عظیم از ساج چوں ہیئت منجنیق،
نہادہ اند مربع کہ قاعدۂ آں فراخ باشد و سرِ آں تنگ
و علوِ آں از روے آب چہل گز باشد، و بر سرِ آں سفالہا
و سنگہا نہادہ اند، بعد ازاں کہ آنرا با چوب بہم بستہ،
و بر مثال سقفے کردہ و بر سرِ آں چہار طاقے ساختہ کہ
دیدبان بر آنجا شود، و ایں خشاب بعضے گفتند کہ بادشاہے
ساختہ است و غرض آں دو چیز بودہ است، یکے
آنکہ در آں حدود کہ آنست خاکی گردندہ است و دریا
تنگ، چنانچہ اگر کشتی بزرگ بآنجا رسد بر زمین نشیند، و
شب آنجا چراغ سوزند و در آبگینہ، چنانکہ باد در آں
نتواں زد، و مردم از دور بہ بینند و احتیاط کنند،
کہ کس نتواند خلاص کردن، دوم آنکہ جہت عالم بدانند
و اگر دزدے باشد بہ بینند و احتیاط کنند و کشتی از آنجا
بگردانند، و چوں از خشاب بگذشتیم چنانکہ ناپدید
شد، دیگرے بر شکل آں پدید آمد۔ (ص ۱۳۵ کاویانی برلن)

۱ سنہ ۴۴۵ھ
۱۳۵ ص

صور کواکب — عرب کا ملک ریگستانی و سنگستانی ہے، گرمیوں کی شدت اور باد سموم کی لپٹ کی وجہ سے وہ راتوں کو اپنا سفر طے کرتے تھے، جب کہ ستاروں کے سوا کوئی اور ان کا رفیقِ سفر نہیں ہوتا تھا، ریگستانی ملک ہونے کے سبب سے فضا بھی صاف رہتی تھی، اس بے نام و نشان صحرا میں ان کو سمت کا نشان آسمانی ستاروں سے ملتا تھا، اسلام کے پہلے سے وہ ستاروں کا نام ملکوں کے انتساب سے لیتے تھے جیسے سہیل یمانی، شعریٰ شامیہ، ستاروں کے بڑے بڑے جھنڈ اور ممتاز ستارے مثلاً قطبین، سہیل، فرقدین، شعریٰ، بنات النعش، ثریا، وغیرہ کو وہ شعروں میں اوقات اور سمتوں کی تعیین کے موقع پر استعمال کرتے تھے، یہی صورت انھوں نے سمندروں کے سفروں میں قائم رکھی، مختلف ملکوں کی سمتوں کو وہ ستاروں کے ذریعہ سے پہچان لیتے تھے، مرزوقی کی کتاب الازمنہ والامکنہ (مطبوعۂ حیدرآباد) میں عربوں کے علم نجوم کے بکثرت معلومات ہیں،

ابتداءً تو یہ معلومات جاہلیت کے خیالات اور تجربوں پر مبنی تھے بعد کو جب علم ہیئت و نجوم میں عربوں نے علمی حیثیت سے ترقی کی تو بحری سفروں میں انھوں نے ان علوم سے کام لیا، چنانچہ چوتھی صدی ہجری کے وسط میں بشاری مقدسی عرب جہازوں کے

مختلف علمہ کے جہاں نام لیتا ہے، وہاں وہ "ریاضبین" کا نام لیتا ہے[1]
جس سے اندازہ ہوگا کہ دسویں صدی عیسوی ہی میں عربوں کی جہازرانی
علمی حیثیت اختیار کرچکی تھی، یہ ریاضی داں، طول بلد، عرضِ بلد،
اور ستاروں کی شناخت کرکے سمت کا پتہ لگاتے تھے،

ابن ماجد نجدی نویں صدی کے مشہور جہاز راں نے الفوائد
فی علوم اصول البحر والقواعد میں ماہر جہاز راں کے لئے جن کتابوں
کی ضرورت ظاہر کی ہے، ان میں جغرافیہ، ہیئت، طول بلد و عرض
بلد کی کتابیں اور صورِ کواکب کی تصنیفات کی فہرست درج کی ہے[2]،
اور خصوصیت کے ساتھ عبد الرحمان صوفی کی اہم کتاب صور الکواکب
کا نام لیا ہے، کہتا ہے:

"ہم جہاز رانوں کے لئے ان بڑی بڑی کتابوں کے نام
لکھ دیتے ہیں، جن کے بغیر اس فن میں وہ کمال حاصل نہیں
کرسکتے، جیسے کتاب المبادی والغایات مراکشی، کتاب التقاویم
جس میں ستاروں کی تصویریں اور شکلیں، اور ان کا بُعد و
مسافت اور درجہ اور طول و عرض ہیں، کتاب اختصار،
مرزا الغ بیگ بن شاہرخ کی زیچ، بطلیموس کی مجسطی

---

[1] احسن التقاسیم مقدسی ص۱۰ لیڈن، [2] الفوائد فی اصول البحر والقواعد، ص۴۳ و ۴۴،

زیج تبانی، زیج ابن شاطر مصری، اور اسی زیج پر مصر میں
عمل ہے، اور ابو حنیفہ دینوری کی کتاب اور محقق طوسی کی
تصنیف، اور ابو المجد اسماعیل بن ابراہیم کی کتاب مزیل
الارتیاب عن مشتبہ الانساب، اور کتاب المشترک یاقوت
حموی، اور ابن سعید مغربی کی تصنیف اور ابن حوقل کا جغرافیہ
جس میں تمام دریاؤں، سمندروں، ساحلوں، پہاڑیوں،
نہروں، ملکوں اور شہروں کے حالات ہیں، ان میں سے
بعض کتابوں میں زمین کا اور بعض میں کھاڑیوں، بحیروں،
نہروں اور پہاڑوں کا ذکر ہے۔ بعض میں طول بلد اور
عرض بلد کا، اور بعض میں ستاروں کا، اور میں نے یہ
تمام کتابیں پڑھی ہیں، اسی طرح رومی مہینوں، سال کے
فصلوں اور موسموں کا علم ہے۔ (ص ۴۴) الفوائد ملخصاً،

ستاروں میں سب سے زیادہ جن ستاروں سے ان کا
کام پڑتا تھا، وہ سہیل شہری (الدبور) (جس کو دہ تیر (فارسی) کہتے تھے)
قطب، سہیل، ثریا، فرقدین، بنات النعش، سماک، عیوق، الکلیل،
طائر، ذئب، وغیرہ اور بارہ[۱۲] منازل جدی، دلو، حوت، سرطان،
حمل، جوزا، وغیرہ اور دوسرے ثوابت جو اپنی جگہ سے نہیں ٹلتے بلکہ اپنی جگہ

پر قائم رہتے ہیں، یہی وہ مشعل ہیں، جن سے وہ اندھیری راتوں کو سمتوں کے راستے پاتے ہیں، (الفوائد صـ۴۶)

ان ستاروں کو اصطرلاب اور بعض سادہ آلات کے علاوہ عرب جہازراں اس طرح دریافت کرتے تھے کہ آنکھوں کے اوپر ہتھیلی رکھکر دیکھتے تھے، کہ کس مقام پر کون ستارہ کتنی انگلیوں کے رکھنے سے چھپنے لگتا ہے، اس سے مسافت کا اندازہ لگاتے تھے، ان تجربوں اور مشاہدوں کو لکھ کر یاد کر لیتے تھے، اور ہر مقام کا نشان انگلیوں (اصبع) کے ذریعہ ظاہر کرتے تھے، ہشیار ناخدا اصطرلاب کو بھی اس کام میں لاتے تھے، چنانچہ واسکوڈی گاما کے عرب رہنما کے پاس، پرتگالیوں سے بہتر اسطرلاب تھا، جیسا کہ اوپر گذر چکا،

قطب نما | قطب نما سے مقصود وہ مقناطیسی آلہ ہے جس سے سمت دریافت کیجاتی ہے، اس کی صحیح تاریخ قدامت کی تاریکی یں گم ہے، تاہم اگر اس کی ایجاد کے دعویٰ کا کوئی تحریری ثبوت پیش کرسکتا ہے تو وہ اہل عرب ہی ہیں، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم میں قطب نما کی تاریخ پر جو مضمون لکھا گیا ہے، وہ نہایت گمراہ کن ہے، اور صاف ظاہر ہوتا ہے کہ اسکا لکھنے والا اس کو بآسانی عرب ایجاد ماننے کے لئے تیار نہیں ہے،

نفظ سے استدلال کرنا سرتاپا منطقی فریب ہے، قطب نما کو بحرروم کے عرب جہازراں اگر کمپاس (CAMPAS) کہتے تھے تو اس لئے نہیں کہ اس کو انھوں نے رومیوں سے لیا تھا، بلکہ اس لئے کہ وہ شروع میں کمپاس اُس بحری نقشہ کو کہتے تھے، جس میں دریا، ساحل، جزیرے اوران کے طول بلد اور عرض بلد لکھے ہوتے تھے، لبعد کو یہی نام وہ قطب نما پر بھی اطلاق کرنے لگے، نویں صدی ہجری کے بحرعرب کے عرب ملاح اس کو دائرہ، اور بیت الابرہ کہتے تھے،

بہر حال تحریری ثبوت کی حیثیت سے عرب جہازرانوں کی تاریخ میں قطب نما کا ذکر سب سے پہلے ادریسی المتوفی ۵۴۹ھ کے جغرافیہ میں ملتا ہے، کتاب کا یہ حصہ میں نے خود نہیں دیکھا ہے، بوشر (BOUCHER) اور موسیو لیبان نے اس کا حوالہ دیا ہے، لی بان کہتا ہے:

> لیکن جو امر اسنادی ہے، وہ یہ ہے کہ اہل یورپ کو عربوں ہی کے ذریعہ سے قطب نما کا علم ہوا، وہ عرب ہی تھے جو چین سے تعلقات رکھتے تھے، اور وہی اس ایجاد کو یورپ میں لا سکتے تھے، اہل یورپ نے اس کے استعمال کو بہت دنوں میں سمجھا، کیونکہ انھوں نے تیرھویں صدی عیسوی

سے پہلے قطب نما کو استعمال نہیں کیا، حالانکہ ادریسی جو
بارہویں صدی عیسوی کے وسط میں لکھتا ہے، بیان کرتا ہے،
کہ عربوں میں اسکا استعمال بالکل عام تھا[1]،

ادریسی ۴۹۴ھ (۱۱۰۰ء) میں اندلس میں پیدا ہوا، اور اس نے
اپنی یہ کتاب سسلی میں ۵۴۸ھ مطابق ۱۱۵۴ء میں لکھی،

اس کے بعد ہمارے سامنے دوسرا بیان جوامع الحکایات و
لوامع الروایات کے مؤلف محمد عوفی کا ہے، جو چھٹی صدی ہجری
کے آخر اور ساتویں صدی ہجری کے شروع میں تھا، اور سلطان
التمش کے زمانہ میں سندھ اور ہندوستان آیا تھا، وہ اپنی اس
کتاب کے آخری باب عجائبات عالم میں مقناطیس کا ذکر کرتا ہے،
وہ پہلے سلطان محمود کی فتح سومنات کے موقع پر سومنات میں
ایک بت کا مقناطیس کی چوطرفہ کشش سے ہوا میں معلق ہوتا لکھکر کہتا ہے:-

"مؤلف این مجموع می گوید کہ وقتے در دریا نشستہ بودم.
ناگاہ بادے صعب از مکمن غیب برخاست و ابرے
سیاہ روی ہوا را پوشید. و افواج امواج متراکم و

---

[1] ترجمۂ اردو تمدن عرب ص۴۴۴، نیز دیکھو انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا مضمون کمپاس،
ج ۶ ص۸۰۶ بوشر کا حوالہ ہیلم HALLAM کی کتاب مڈل ایجز میں ہے، (جلد ۳ باب ۹ حصہ ۲)

متلاطم گشت، و دریا در جوش آمد، و اہل کشتی در خروش آمدند، و معلّم کہ دلیل بود راہ غلط کرد، و در حال آہنی مجوّف بروں آورد، بر ہیئت ماہی، و او را در طاس آب انداخت، و بگردانید، و بر سمت قبلہ ساکن می شد و دلیل برآں سمت رفتن گرفت، بعد ازاں تعرف آں حال کردم، گفتند کہ خاصیت سنگ مقناطیس است، خاصیت مقناطیس است کہ چوں او را بقوت در آہن مالی، چونکہ اثر او برآہن بماند آں آہن جز بر سمت قبلہ نایستد، و چوں ایں معنی امتحان کردم، چناں بود، و کیفیت ایں خدای عزّ وجل داند و فہم ہیچ عاقل بداں نرسد" (نسخہ قلمی دار المصنفین)

میرا قیاس ہے کہ عوفی کا یہ سفر بحر ہند و عرب میں تھا، کیونکہ اس نے اپنے اس دریائی سفر اور کھمبائت پہنچنے کا حال اسی کتاب میں دوسرے موقع پر لکھا ہے، (باب دوم در ذکر ملوک طوائف و احوال ایشاں)

سمت قبلہ سے مراد جنوب ہے، جو اس وقت سمندر میں سمت قبلہ پڑا ہوگا،

اس کے بعد ساتویں صدی ہجری کے بیچ میں ایک مصری مؤلف بیلک قبچاقی اپنی کتاب "کنز التجار فی معرفۃ الاحجار" میں مقناطیس کی اس خصوصیت کا ذکر کرتا ہے، مصنف نے ۶۸۱ھ ۱۲۸۲ء میں وفات پائی، اس نے اپنی یہ کتاب الملک المنصور ناصر الدین بن الملک المظفر شاہِ حماۃ المتوفی ۶۸۳ھ (ابو الفداج ۴ ص۱۸ مصر) کے نام معنون کی ہے، اسکا قلمی نسخہ پیرس کے قومی کتبخانہ میں (نمبر ۲۷۷۹) موجود ہے[1]،

اس کتاب میں وہ لکھتا ہے:-

کہ مقناطیسی سوئی جو لکڑی کے دھار دار ٹکڑے یا نرکل کے ذریعہ سے پانی میں تیرتی ہو، وہ اس زمانہ میں جب اُسنے طرابلس سے اسکندریہ تک بحری سفر کیا تھا، تو شامی سمندروں میں استعمال کی جاتی تھی،

اس کے بعد وہ کہتا ہے:

لوگوں کا بیان ہے کہ وہ ناخدا جو بحرِ ہند میں جہاز رانی کرتے ہیں، بجائے سوئی اور لکڑی کے ٹکڑے کے ایک قسم کی مچھلی استعمال کرتے ہیں، جو مجوّف لوہے سے بنائی

---

[1] دیکھو فرنچ ضمیمہ رسائل ابن ماجد ص ۰۰ و فہرست کتب قومی کتب خانہ پیرس ص۵۰۱،

جاتی ہے، اور جو پانی میں ڈالنے سے سطح پر تیرتی ہے، اور اپنے سر اور دم سے شمال اور جنوب کی طرف اشارہ کرتی ہے۔" (انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا طبع ۱۱ ج ۶ - ص ۸۰۶)

بعد ازیں آٹھویں صدی ہجری کے آخر اور نویں کے بیچ میں مقریزی (المولود ۷۶۶ھ والمتوفی ۸۴۵ھ) نے اپنی کتاب خطط مصر میں اسکا ذکر کیا ہے، کہتا ہے :-

وما يبرح المسافرون فی	بحر ہند کے مسافر ہمیشہ جب ان
بحر الهند اذا اظلم عليهم	پر رات اندھیری ہوتی ہے،
الليل ولم يروا ما يهديهم	اور ستاروں سے رہنمائی نہ ہو
من الكواكب الى معرفة	جس سے سمت کا حال معلوم ہو
الجهات يحملون حديدة	تو وہ مچھلی کی شکل کا مجوف لوہا
مجوفة على شكل سمكة	رکھتے ہیں، اور اس کو بہت ہی
ويبالغون فی ترقيقها جهد	پتلا بناتے ہیں، اور مچھلی کے منھ
المقدرة ثم يعمل فی فم	میں مقناطیس کی ایک چیز بناتے
السمكة شئ من مقناطيس	ہیں، یہ مچھلی جب پانی میں رکھی
جيدًا ويحك فيها بالمقناطيس	جاتی ہے تو گھوم کر قطب جنوبی
فان السمكة اذا وضعت فی الماء	کی طرف رخ کرتی ہے، اور

دارت واستقبلت القطب
الجنوبی بفمها واستدبرت
القطب الشمالی، وهذا من
اسرار الخلیقة فاذا عرفوا
جهتی الجنوب والشمال تبین
منهما المشرق والمغرب
فان من استقبل الجنوب
فقد استدبر الشمال وصار
المغرب عن یمینه والمشرق
عن یساره فاذا اتخذ دتا
الجهات الاربع عرفوا مواقع
البلاد بها فیقصدون حینئذ
جهة الناحیة التی یریدونها
(ج ۱ ص ۳۳۹ و ص ۳۴۰ مطبع
نبل، وصف حلوان)

قطب شمالی کی طرف دم، اور
یہ فطرت کے عجائبات میں سے
ہے، اور جب جنوب و شمال کی
دو جہتیں جان لیتے ہیں تو ان
سے مشرق اور مغرب دریافت
کر لیتے ہیں، کیونکہ جب دکھن
کی طرف منہ کیا تو شمال کی
طرف پشت ہوئی اور پچھم داہنے ہاتھ
پر اور پورب بائیں ہاتھ پر
ہوگا، اور جب چاروں سمتیں
معلوم ہو گئیں تو ملکوں کی جائے
وقوع معلوم ہو گئی، اور اس
سمت کی تعیین ہو گئی جدھر
جانا ہے۔

یہ بیان حرف بحرف عوفی کے مشاہدہ سے ملتا جلتا ہے، اسکے بعد اس کی اصلی ترقی کا دور نویں صدی کے وسط میں نظر آتا ہے،

شیخ شہاب الدین احمد بن ماجد سعدی نجدی الملقب بہ اسد البحر اور سلیمان مہری حضرموتی کی تصانیف میں قطب نما کی سوئی کا نام بتصریح تمام ملتا ہے، ابن ماجد نے اپنے منظوم رسالہ قبلۃ الاسلام میں جس میں ہر ملک سے قبلہ دریافت کرنے کا حال لکھا ہے، قطب نما کا ذکر کیا ہے[1]، یہ رسالہ اس نے ۸۹۳ھ میں لکھا ہے۔ اس کے بعد اپنی نثر تصنیف الفوائد فی اصول البحر والقواعد میں اس نے قطب نما کی سوئی کا مکرر ذکر کیا ہے، بلکہ اس کی ایجاد کا دعویٰ کیا ہے[2]، اسکے بعد سلیمان مہری (۹۰۰ھ) کے رسالہ تحفۃ الفحول فی علم الاصول میں اس کا ذکر آتا ہے (دیکھو صفحات ۵-۱۶۰-۱۶۱، مطبوعہ پیرس)

ابن ماجد سعدی نجدی الفوائد فی اصول البحر والقواعد میں اسکی ایجاد کا دعویٰ ان لفظوں میں کرتا ہے،

ومن اختراعنا فی علم البحر	اور ہماری ایجاد سے علم بحر میں ڈبیہ
ترکیب المغناطیس علی الحقۃ	پر مقناطیس کی ترکیب ہے، اور
بنفسہ . و لنا فیہ حکمۃ کبیرۃ	ہماری اس میں بڑی کاریگری ہے،
لم تودع فی کتاب انہ لم یقابل	اب تک کتابوں میں یہ راز امانت

---

[1] مجموعۂ عکس رسائل ابن ماجد مطبوعۂ پیرس جلد اول صفحہ ۱۲۸،

[2] دیکھو رسالۂ مذکور صفحات ۵-۲۲-۲۷-۴۶-۱۲۸،

عربی	اردو
الجاه الا سهيلية فميزوا في	نہیں رکھا گیا، کہ جاہ دونوں سہیلیوں
هذه النكتة فاذا كان	کے مقابل ہی ہوتا ہے تو اس نکتہ
احد يعرف فنحن مسبوقون	کو پہچانو، اور اگر اس کو کوئی پہلے جانتا
(ص ۴۶)	ہو تو ہم اس سے پیچھے ہیں،

اسی کتاب میں ایک موقع پر وہ اس کی پرانی مشتبہ تاریخ اس طرح ظاہر کرتا ہے،

عربی	اردو
واما ضرب بيت الابرة بالمقناطيس	لیکن سوئی کی ڈبیہ کو مقناطیس پر
قيل انما من داؤد عليه السلام	رگڑنا تو کہا گیا ہے کہ یہ داؤد علیہ السلام
لانه كان معنى بالحديد و	کی تعلیم ہے، کیونکہ وہ لوہے اور
خواصه، وقيل من الخضر	اس کے خواص میں مشغول تھے،
عليه السلام لما خرج في	اور کہا گیا کہ خضر علیہ السلام اس کے
طلب ماء الحياة ودخل	موجد ہیں، جب وہ آب حیات کی
الظلمة وبحره ومال لاحد	تلاش میں نکلے تھے، اور بحر ظلمات میں
الاقطاب حتى غابت عنه	داخل ہوئے، اور قطب کی طرف چلے
الشمس قيل اهتدى بالمقناطيس	اور آفتاب ڈوب گیا، تب مقناطیس
وقيل اهتدى بالنور والمقناطيس	سے راستہ پایا، اور کوئی کہتا ہے کہ نور سے
حجر يجذب الحديد، فقط ص ۲۰۵	راستہ پایا، اور مقناطیس پتھر ہے جو لوہے کو کھینچتا ہے،

اس سے پہلے وہ کہتا ہے،

واما المغناطیس الذی علیہ المعتمد ولا تتم ہذہ الصنعۃ الا بہ وہو دلیل علی القطبین فہو استخراج داؤد علیہ السلام (ص ۱۰۵)	لیکن وہ مقناطیس جس پر دریائی سفروں میں بھروسہ ہے اور جہازرانی کا فن پورا نہیں ہوتا، لیکن اسی سے اور وہ قطبین کی سمت بتاتا ہے تو وہ داؤد علیہ السلام کی ایجاد ہے،

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ ابن ماجد کو اس کی تاریخ معلوم نہ تھی اور نہ یہ معلوم ہوتا ہے کہ یہ علم کہاں سے آیا، لیکن بہرحال گویا قدیم زمانہ سے آرہا تھا، ایسی حالت میں وہ قطب نما کی ایجاد کا دعوی کیوں کرتا ہے، اس سے ظاہر ہوتا ہے کہ اس نے اس آلہ میں کوئی نئی جدت پیدا کی تھی، یا اس کو پہلے سے زیادہ آسان کر دیا تھا،

اس کی صورت یہ معلوم ہوتی ہے کہ اس سے پہلے جن لوگوں نے قطب نما کا ذکر کیا ہے وہ مچھلی کی صورت میں کیا ہے، یہ شکل قدیم چینی قطب نما میں نظر آتی ہے، لیکن سوئی اور ڈبیا (حقہ) سوئی کا گھر (بیت الابرہ) اور دائرہ کا ذکر اسی کی تصنیفات میں ملتا ہے، اس لئے اغلب یہ ہے کہ یہ صورت وہیئت اسکی ایجاد ہو، ایک جگہ وہ بحر ہند کے عرب جہازرانوں اور بحر روم کے معری

جہازرانوں کا مقابلہ کرتا ہے، اس میں کہتا ہے:

وسیمی عند اهل الدیار
المصریة السمیا لان لهم
اصطلاح غیر رکاب البحر
الکبیر ولهم قمباص ولهم
فیه خطوط ..... ونحن
اخناننا ٣٢ خنا ولنا ترفات
وازوام وقیاسات لا یقدرون
علیه ولیس هو عندهم ولا
یقدرون ان یعملون،
(کذا) درکنا ونحن نحمل درهم
وندرک معرفتهم ونسافر
بمراکبهم لان البحر الهندي
هو متعلق بالبحر المحیط وله
علم فی الکتب وقیاس، و
علمهم لیس له قیاس ولا
علم ولا کتاب الا فی قمباص

اور مصریوں میں اس کا نام سمیا
ہے کیونکہ بڑے سمندر کے جہازرانوں
کے اصطلاحات سے الگ انکی
اصطلاحیں ہیں، اور ان کے
پاس کمپاس ہے، اور اس میں
خطوط بنے ہیں، اور ہمارے
خانے ۳۲ ہیں، اور ہمارے
پاس ترفات، ازوام اور
قیاسات ہیں جو ان کے پاس
نہیں، ہم ان کے علم سے واقف
ہیں، اور وہ ہمارے علم سے
نہیں، اور ہم ان کے جہازات
کو لے کر چلتے ہیں، کیونکہ بحر ہند
بحر محیط سے مل جاتا ہے، اور اسکا
کتابوں میں علم ہے اور قیاس
ہے، اور انکے پاس قیاس ہے،

وعدة امیال لیس له قید	اور نہ علم ہے، اور نہ کوئی
ونحن سهل علینا ان نسافر	کتاب ہے، سوائے کمپاس کے،
بمراکبهم فی بحرهم وقد	اور میلوں کا شمار ان کے نزدیک
کابرونا بعض منهم فی ذلک	مقید نہیں، اور ہم پر نہایت آسان ہے
حتی طلعوا عندنا فاقروا	کہ ہم ان کے دریا میں ان کے
لنا بالمعرفة فی البحر وعلومه	جہازوں کو لیکر چلیں، ان میں
والحکم علی النجوم فی اودیة	سے بعض نے ہم سے مناظرہ کیا،
البحر ومعرفة قطع المرکب	لیکن جب ہمارا علم ان کو معلوم
طولا وعرضا	ہوا تو ہماری واقفیت کا اقرار
لان طولنا وعرضنا	کیا، اور جہازرانی کے علوم میں
له قیود بیت الابرة وهی	ہمارے کمال کے معترف ہوئے،
الحقة والقیاس وهم لیس	اور سمندر کی وادیوں میں اور
عندهم قید سوی الحقة	سمندر کے طول اور عرض میں بآسانی
یهتدون بها فی القطع	چلتے پھرتے ہیں، کیونکہ ہمارا طول
علی صدر المرکب ولیس عندهم	اور عرض قطب نما سے متعین ہے
قیاس یهتدون به فی	اور قطب نما سوئی کی ڈبیا ہے اور
المیل یمینا وشمالا فبهذا	ہمارے پاس اصولی قیاسات ہیں اور انکے

اقروالنا بالمعرفۃ، پاس صرف ڈبیا ہے، قیاسات نہیں جس
(حٓ ۲۷-۲) سے میلوں کے حساب سے دائیں بائیں چلیں،
اسی لئے انھوں نے ہم کو مان لیا،

اس سے معلوم ہوتا ہے کہ گو سادہ قطب نما بحر روم کے ملاحوں کے استعمال میں بھی تھا، مگر ایسا قطب نما جس پر سمت کے قیاسات بھی بنے ہوں، ان کے پاس نہ تھا، دسویں صدی کے اواخر میں ایک دمشقی صنّاع آلات شیخ محمد بن ابی الخیر نے "النجوم الشارقات فی ذکر بعض الصنائع المحتاج الیہا فی علم المیقات" کے نام سے ایک کتاب لکھی تھی، جو ۱۹۲۸ء میں حلب سے شائع ہوئی ہے، اوسکا اکیسواں باب عمدہ مقناطیس کی شناخت میں، بائیسواں باب مقناطیس کے ذریعہ قطب جنوبی اور شمالی کی دریافت میں، اور تیئسواں باب سادہ قطب نما کے بنانے میں اور چوبیسواں باب سمت کے دوائر اور قیاسات میں ہے، ابن ابی الخیر نے یہ تحقیقات بغیر کسی تعجب، رازداری، اور اہتمام کے بیان کئے ہیں، جس سے معلوم ہوتا ہے کہ اس زمانہ میں یہ چیز عام ہو چکی تھی،

قطب نما کے متعلق تمام فرنگی و عربی معلومات پڑھ لینے کے بعد یہ قیاس ہوتا ہے، کہ قطب نما کی ابتدائی ایجاد کا شرف اہل چین

کو ہے، مگر وہ اس کو ریاضی کے ایک آلہ کے طور پر استعمال کرتے تھے،
عرب جہاز رانوں نے جو پہلی ہی صدی ہجری (چھٹی صدی عیسوی) میں
چین تک پہنچ چکے تھے، اور وہاں سے بحری آمد و رفت رکھتے تھے،
چین والوں سے یہ چیز حاصل کی، اور اس سے بحری سفروں میں
سمت جاننے کا کام لیا، اور اس کو ترقی دی، لیکن اس کو بطور ایک
راز کے عموماً چھپا کر رکھا،

خلیج فارس، بحر عرب، اور بحر حبش کے ابتدائی بیانات میں
یہ ملتا ہے کہ ان سمندروں میں عرب جہازوں میں لوہے کی کیلیں
نہیں استعمال کیجاتی تھیں[۱]، وہ صرف بحر روم میں استعمال ہوتی تھیں،
سب سے پہلے حجاج بن یوسف ثقفی نے جو ۹۵ھ میں عراق و بصرہ
کا والی تھا، ان سمندروں میں لوہے کی کیلوں سے جہازات بنوائے[۲]،
ان سمندروں میں لوہے کی کیلوں کے نہ استعمال کئے جانے
کی وجہ مسعودی نے چوتھی صدی ہجری کے شروع میں یہ لکھی ہے،
کہ ان سمندروں کے پانی میں لوہے کی کیلیں گل جاتی ہیں[۳]، مگر
زکریا قزوینی المتوفی ۶۸۲ھ عجائب المخلوقات میں مقناطیس کے ذکر میں
لکھتا ہے، کہ اس لئے استعمال نہیں کیجاتی تھیں کہ ڈر رہتا تھا کہ مقناطیس کے پہاڑ

۱؎ سلیمان تاجر صفحہ ۱۵ پیرس ۲؎ ابن رستہ صفحہ ۱۹۶ لیڈن ۳؎ مروج الذہب جلد ۱ صفحہ ۳۶۵ پیرس،

ان لوہوں کو کھینچ نہ لیں، یہی بات محمد بن محمود (الموجود ۷۵۳ھ) نے اپنی کتاب نفائس الفنون فی عرائس العیون (فارسی) قسم معدنیات میں لکھی ہے، (باب چہارم در خواص جواہر و احجار)

"مقناطیس معادن او در دریاے قلزم است، و بہترین او سیاہ فام بود و گویند کہ در آں آہن بر کشتی نزنند"

(نسخۂ قلمیہ دار المصنفین)

اس کہانی سے یہ بات قیاس میں آتی ہے کہ ابتدائی عرب جہاز راں یہ سمجھتے تھے کہ لوہے کی کیلیں لگانے سے ان کے طلسماتی مقناطیس کا عمل باطل ہو جائیگا، اور اس راز کو وہ چھپاتے تھے، یہاں تک کہ چھٹی صدی ہجری میں یہ راز خواص کو، اور دسویں صدی تک پہنچتے پہنچتے، یہ عوام کو بھی معلوم ہو گیا،

اہل یورپ کو مقناطیسی کمپاس کا علم انھیں عربوں کے ذریعہ ہوا، اور غالباً پندرھویں صدی عیسوی میں یا اس کے بھی بعد ہوا، یورپ میں لفظ کمپاس کے پہلے موجود ہونے سے دھوکا نہ کھانا چاہیئے، کہ پہلے صرف طول بلد و عرض بلد کے نقشوں پر اوس کا اطلاق ہوتا تھا،

انسائیکلوپیڈیا برٹانیکا (طبع یازدہم) کے مضمون نگار (کمپاس)

نے تیرھویں صدی میں اہل یورپ کی تصنیفات سے مقناطیسی کمپاس کی واقفیت کے چند اقتباسات نقل کئے ہیں، کہ جہاز والے اس کو استعمال کرتے ہیں، مگر کوئی عینی شہادت اس کے استعمال کی پیش نہیں کی ہے، ساتھ ہی بعض اقتباسات سے ظاہر ہوتا ہے کہ یہ تحفہ مارکو پولو نے (۱۲۹۵ء) اپنی مشرقی سیاحت کے بعد اہل وطن کے سامنے پیش کیا، دوسرے قدیم اقتباسات سے ظاہر ہوتا ہے، کہ جنگ صلیبی کے فرانسیسی مجاہدین نے تیرھویں صدی عیسوی میں یہ راز اہل یورپ کے سامنے ظاہر کیا، (ص ۸۰ ج ۶)

دوسرے فلکی آلات | ستاروں کے دیکھنے، انکے باہمی فاصلوں کے ناپنے اور ان فاصلوں کے ذریعہ ملکوں کی مسافت اور راستہ کے قرب وبعد کے جانچنے کے چند دوسرے آلات بھی عرب جہازراں استعمال کرتے تھے، ان آلات کا ذکر ابن ماجد نجدی اور سلیمان مہری کے رسائل میں ہے، اوران پر محققانہ تبصرہ ان رسائل کے فرنچ تبصرہ میں ہے، جس سے افسوس ہے کہ میں فائدہ نہ اٹھا سکا، لیکن اس میں ایک مضمون انگریزی میں ہے جو ۱۸۳۶ء میں ایشیاٹک سوسائٹی میں چھپا تھا،

یورپین جہازراں واسکوڈی گاما کے زمانہ سے جو ابن ماجد کا

معاصر تھا، آج سے سو برس پہلے تک عرب جہازرانوں کے علوم وآلات سے اہلِ یورپ برابر استفادہ کرتے رہے ہیں، انسائیکلو پیڈیا برٹانیکا طبع یازدہم (مضمون کمپاس) میں ہے کہ

> ہمیں اوسوریو O SORED سے معلوم ہوتا ہے کہ واسکوڈی گاما کے وقت میں عربوں کو مختلف فنون علم جہازرانی میں اس قدر مہارت تھی کہ وہ جہاز کی معلومات وعملیات میں پرتگیزوں کے قائل نہ ہوئے۔ (ج ۶، ص۸۰۷)

جیمس پرنسپ نے جس نے وہ مذکورۂ بالا انگریزی مضمون لکھا ہے، کمال بلستی اور دوسرے عربی بحری آلات کی تفصیلات ایک ماہر عرب جہازراں سے دریافت کرکے درج کی ہیں، ذیل میں ہم اسکا ابتدائی حصہ نقل کرتے ہیں:

> جب سے عربوں کے جہاز جو ہر سال کلکتہ کی بندرگاہ میں آتے ہیں، (یہاں) آئے ہیں، میں نے ان آلات کے متعلق جو عرض البلد کی پیمایش کے کام آتے ہیں، ان سے متواتر دریافت کیا، اور مجھے توقع تھی کہ برین خان ہیمر نے جو ترجمہ محیط کا کیا ہے اس طریقہ پر اس کی کچھ زیادہ وضاحت ہو جائیگی، میں اب تک کامیاب

نہیں ہو سکا، اس لئے کہ قدیم اور بھدّے آلات کی جگہ
اب انگریزی آلات ربع اور سدس نے لے لی ہے،
البتہ ایک مرتبہ ایک معلم (جہازراں)، کو جب میں نے
اس آلہ کا پتہ دیا تو بظاہر وہ میرا مطلب سمجھ گیا، لیکن وہ
اس کی ترکیب ساخت کو نہ سمجھا سکا، اور مجھ سے وعدہ
کیا کہ دوسرے سفر میں میرے لئے وہ اس قسم کا آلہ
لیتا آئے گا، میں نے جب اس سے اصبع کی تقسیم کے
متعلق سوال کیا تو اس نے اپنے دونوں بازو پھیلادئے
اور اپنی انگلیوں کو ایک ساتھ افق کے محاذ میں رکھکر
اُن کے ذریعہ سے قطب کی بلندی کا شمار کرنے لگا،
(جس سے) میں نے قیاس کیا کہ عرب جہاز رانوں کا
قدیم اور بھدّا طریقہ یہی ہے،

آخر کار جزائر مالدیپ کے ایک جہاز میں میری
ملاقات ایک ہوشیار جہاز راں سے ہو گئی، جو میرے
لئے وہ تمام قدیم آلات جن کی مدد سے وہ کلکتہ تک
کا سفر کیا کرتا تھا، لے آیا، میری دانست میں چونکہ
وہ عام طور پر لوگوں کو معلوم نہیں ہیں، اور یہ بھی یقینی

امر کہ وہ (تمام آلات) عربی الاصل ہیں، اس لئے ذیل میں
میں اُن کی توضیح کرتا ہوں، (معارف اکتوبر ۱۹۳۰ء)
الغرض عرب جہاز رانوں کو حسب ذیل علوم میں کمال پیدا
کرنا پڑتا تھا،

۱۔ ہیئت اور ستاروں کی شناخت کا علم،
۲۔ طول بلد اور عرض بلد کی دریافت،
۳۔ علم جہات الریاح یعنی ہواؤں کا علم، کہ کس سمندر میں
کس موسم میں، کس وقت، کس رخ کی ہوا چلتی ہے،
۴۔ سمندر کے ہر مقام کا موسم اور فصل اور اس کے اثرات،
۵۔ ملکوں کا جغرافیہ اور بندرگاہوں کی جائے وقوع، اور
خطرناک بحری پہاڑوں، اور تنگ بحری راستوں کا علم،
۶۔ مختلف آلاتِ فلکی کا استعمال،
۷۔ ملکوں، شہروں، بندرگاہوں، اور جزیروں، اور انکے
باشندوں کی واقفیت،
۸۔ مختلف زبانوں سے واقفیت،
۹۔ شمسی مہینوں اور دنوں کا حساب،

جہازوں کے نام | جس طرح آج جہازوں کے نام ہوتے ہیں، عربوں

کے عہد میں بھی جہازوں کے الگ الگ نام ہوتے تھے، یا وہ مالکوں کی طرف منسوب ہوکر موسوم ہوتے تھے، مسعودی نے ۳۰۴ھ میں احمد و عبد الصمد برادران عبد الرحیم بن جعفر سیرانی کے جہاز پر سفر کیا[1]، ابن بطوطہ چین کے لئے جس جہاز پر سوار ہوا تھا، اس کا نام جاگر تھا، اور مالک کا نام ابراہیم تھا، اس کے بھائی کے جہاز کا نام منورت[2] تھا، متاخرین میں مولوی رفیع الدین دہلوی مراد آبادی سورت سے جس جہاز پر سوار ہو کر عرب گئے تھے، اس کا نام سفینۃ الرسول[3] تھا،

جہاز سازی عربوں کے عہد دولت میں تمام اہم بندرگاہوں پر جہاز سازی کے کارخانے قائم تھے، جن کو عموماً دار الصناعہ کہتے تھے، مشرق میں خلیج فارس پر ابلہ اور سیراف میں جہاز سازی کے کارخانے تھے، یہاں کے جہاز تختوں میں سوراخ کرکے اور ڈوری سے سیکر جوڑے جاتے تھے، اور پھر ان پر روغن چڑھایا جاتا تھا، ابلہ اور سیراف کے جہازوں کی یہی پہچان تھی، اور بحر روم کے کارخانوں میں تختے لوہے کی کیلوں سے جوڑے جاتے تھے، اور ان پر تار کول ملا جاتا تھا، حجاج بن یوسف ثقفی نے یہ جدت کی کہ یہاں کے جہازوں

---

[1] مروج الذہب جلد اول ص ۲۳۳ پیرس [2] سفرنامۂ ابن بطوطہ سفر چین جلد ۲ ص ۱۳۰ [3] سفرنامۂ حرمین مولوی رفیع الدین قلمی،

میں بھی لوہے کی کیلیں لگائیں[1]، مگر معلوم ہوتا ہے کہ اس کی اس جدت
کو یہاں کے جہاز سازوں نے قبول نہیں کیا، کیونکہ سلیمان تاجر اور
ابن واضح یعقوبی جو تیسری صدی کے ہیں، وہ بدستور ابلہ اور سیراف کے
جہازوں کا ڈوری سے سیکر بنایا جانا بیان کرتے ہیں[2]،

بنی امیہ نے اندلس میں اشبیلیہ میں جہاز سازی کا کارخانہ[3] قائم کیا تھا،
شمالی افریقہ میں ٹونس جہاز سازی کا صدر مقام تھا[4]، ملوک صنہاجہ کے زمانہ میں
بجایہ میں دو کارخانے تھے[5]، دانیہ (اندلس) میں کارخانہ تھا، (صفۃ اندلس ادریسی[۱۹۲])
سوسہ (سوس اقصیٰ) واقع مراکش میں جہاز سازی کا بڑا کارخانہ تھا[6]،
عربوں کے عہد حکومت میں بحرِ روم کے جزیرۂ سسلی میں بلرمو جہاز سازی
کا بڑا مرکز تھا[7]، اس کے بعد مسّینا (سسلی) اور باری[8] (اٹلی) میں انکے کارخانے تھے،
شام کے سواحل پر عکّا میں دارالصناعہ قائم ہوا، پھر عباسیوں کے
عہد میں صور میں وہ منتقل[10] ہوا، سلطان صلاح الدین کے زمانہ میں بیروت
اس کا صدر مقام تھا،

۱؎ ابن رستہ ص۱۹۶، ۲؎ سفرنامہ سلیمان ص۸ و بلدان یعقوبی ص۳۶، ۳؎ فتح اندلس
ابن القوطیہ ص۶۷، ۴؎ ابن خلدون ج ۱ ص۲۱۱ مصر و مونس فی اخبار تونس ص۳۳،
۵؎ الاستبصار فی عجائب الامصار (مطبوعہ دیانا) ص۳۰ ۶؎ بلدان یعقوبی ص۳۴۸ ۷؎ ابن حوقل
ص۸۲ ۸؎ ابن جبیر ص۳۲۷ ۹؎ صفۃ ایطالیا ادریسی ص۵ ۱۰؎ بلاذری ص۱۱۷ و ۱۱۸،

مصر میں جنگی جہازوں کے بہت سے کارخانے قائم ہوئے،
بقول مقریزی کے مصر میں سب سے پہلا کارخانہ جزیرۂ مصر میں
سنہ ۵۴ھ میں قائم ہوا، اس مقام کا نام مقریزی کے زمانہ میں (سنہ ۷۶۵ھ-
سنہ ۸۴۵ھ) روضہ تھا، عباسیہ کے زمانہ میں احمد بن طولون والی مصر نے
یہاں جنگی جہازوں کی تعمیر کا کام شروع کیا، امیر محمد بن اخشید
(سنہ ۳۲۳-۳۳۴ھ) نے اس کو بند کر کے فسطاط مصر کے ساحل پر دوسرا
کارخانہ قائم کیا، مصر کے مقام مقس پر معز لدین اللہ الفاطمی (سنہ ۳۶۵ھ)
نے دار الصناعہ بنایا، جس میں چھ۶ سو جنگی جہاز تیار ہوئے، جو حیثیت
سے بے مثال تھے، فاطمیوں کے عہد میں قاہرہ، اسکندریہ اور دمیاط
میں دار الصناعہ قائم کئے گئے، سلطان صلاح الدین نے بھی صلیبی
جنگوں کی بحری ضرورتوں کا لحاظ کر کے ادھر توجہ کی اور مصر کے
شہر فیوم کی آمدنی اور بہنسا، وید، سفط، نشین، اشمونین، اسیوطیہ، اخمیمیہ،
اور قوصیہ کے جنگلوں کی لکڑیاں اس کے لیے وقف کر دیں،[1] اسکے
بعد مصری ممالیک کے زمانہ میں سلطان رکن الدین بیبرس نے
اسکندریہ اور دمیاط میں کارخانے قائم کئے،

فاطمیوں کے زمانہ میں مصنوعی بحری لڑائیاں بھی ہوتی تھیں[2]،

---

[1] تفصیل کیلئے دیکھو خطط مصر للمقریزی جلد ثالث ص ۳۱۳ سنہ ۳۲۰ مطبعۃ النیل مصر [2] خطط مصر ایضاً

ڈوبے ہوئے جہازوں کو نکالنا | بحریات میں عربوں کی ذہنی اور عملی جولانی نے یہاں تک ترقی کی تھی کہ ڈوبے ہوئے جہازں کو نکالنے کی تدبیر بھی اُن کے ذہن میں آئی، حکیم ابو الصلت امیہ بن عبدالعزیز اندلس کا حکیم تھا، جس کو ریاضی و ہندسہ میں پوری مہارت تھی، وہ اتفاق سے سنہ ۵۱۰ھ میں مصر آیا، یہاں تانبے سے بھرا ہوا ایک جہاز اسکندریہ کے ساحل میں ڈوب گیا، ابو لصلت نے اُسکے نکالدینے کا دعویٰ کیا، حکومتِ وقت نے اس کے لئے تمام سامان کر دیا، ابوالصلت نے جرثقیل کے بڑے بڑے آلات بنائے، اور ان کو ایک بڑے جہاز میں نصب کرایا، پھر اس جہاز کو لیجا کر اس ڈوبے ہوئے جہاز کی مقابل سطح پر کھڑا کیا، جرثقیل کے آلات میں ریشم کی ڈوریاں لگی تھیں، وہ ڈوریاں چھوڑی گئیں، غوطہ خوروں نے ان ڈوریوں کو ڈوبے ہوئے جہاز کے مختلف حصوں میں اٹکایا، پھر آلات کے ذریعہ سے ان ڈوریوں کو لپیٹ کر ڈوبے ہوئے جہاز کو اٹھایا گیا، یہانتک کامیابی ہوئی کہ جہاز پانی کی سطح تک آگیا، اور لوگوں نے دیکھ لیا، مگر یہاں پہنچکر ریشمی ڈوریاں بوجھ سے ٹوٹ گئیں، اور جہاز دوبارہ سمندر میں ڈوب گیا، ابو الصلت کو گو ناکامی ہوئی، اور اس کی سزا میں وہ قید بھی ہوا، مگر تجربہ کی اصولی

کامیابی میں کوئی شک نہیں رہا، اور آج دنیا اس کامیابی کو دیکھ رہی ہے[1]

جہاز کے افسر اور عملہ

مسعودی (۳۰۳ھ) کے بیان سے معلوم ہو چکا ہے، کہ جہاز میں دو قسم کے عملہ ہوتے تھے، رؤساء یعنی افسران بالا، اور اصحاب الارجل (پاؤں والے) یعنی معمولی عملہ بحر ہند کے جہازوں میں غالبًا انھیں کا نام باناتیہ تھا، (عجائب الہند ص) ناخدا، رئیس و ربان وغیرہ الفاظ گو ہم معنی بولے گئے ہیں، مگر بحری سیاحوں کے مختلف بیانوں سے یہ معلوم ہوتا ہے کہ رفتہ رفتہ یہ الفاظ الگ الگ معنوں میں محدود ہو گئے، ناخوذہ (ناخدا) جہاز کے مالک کو کہتے تھے، جس کا جہاز میں ہونا ضروری نہ تھا، ربان (رہبان) جہاز کا کپتان دیدبان جہاز کا نگراں، معلم جہاز کے فلکی آلات اور نقشوں کا ماہر، اشتیام جہازی مسافروں کا نگراں، ابن بشار مقدسی نے چوتھی صدی ہجری میں جہاز کے حسب ذیل اشخاص کا ذکر کیا ہے،

من ربانیین واشاتمۃ و	کپتان اور مسافروں کے نگراں
ریاضیین ووکلاء وتجار[2]	اور ریاضی داں اور ایجنٹ اور سوداگر

اشاتمہ کا واحد اشتیام ہے، لسان العرب میں ہے اشتیام رئیس الرکاب، ریاضی کا نام متاخرین میں معلم ہو گیا ہے، اور

---

[1] طبقات الاطبا، ابن ابی اصیبعہ جلد دوم ص۵۳ مصر، [2] ص۱۰

آجکل اس کا ترجمہ "پائلاٹ" کیا جاتا ہے،

جہاز ساز و جہاز راں | عربوں کے پاس دو مرکزی سمندر تھے ایک خلیج فارس سے لے کر چین تک اور دوسرا اسکندریہ سے لے کر اندلس تک،

ان دونوں سمندروں میں دو مختلف قوموں سے ان کا ساجھا تھا، خلیج فارس و بحر عرب میں اہل فارس سے اور بحر روم میں رومیوں یا یونانیوں سے، چنانچہ جہاز رانی اور جہاز سازی میں بھی ان دونوں سمندروں میں ایک ایک قوم سے واسطہ تھا، اسکندریہ سے لے کر اندلس تک عربوں کے ساتھ رومی، اور سیراف سے لے کر چین تک فارسی ان کے ساتھ تھے، بلکہ چوتھی صدی کا سیاح بشاری مقدسی (۳۷۵ھ) خلیج فارس اور بحرِ عرب کے سلسلہ میں کہتا ہے، کہ

وان اکثر صنّاع المراکب | جہازوں کے اکثر کاریگر اور ملاح
وملاحیہا فرس (ص۳۰ لیڈن) | فارسی لوگ ہیں،

اس موقع پر اگر بے محل گفتگو کا مجھ پر اعتراض نہ کیا جاتا تو میں ان پارسی آبادیوں کی نسبت جو سندھ سے لے کر گجرات تک اکثر سواحل پر قائم ہیں، یہ ثابت کرتا کہ یہ حضرت عمرؓ کے زمانہ میں ایران سے بھاگ کر ہندوستان نہیں آئے تھے، بلکہ سیکڑوں برس

پہلے سے وہ تجارتی اغراض سے بحری سفروں کے ذریعہ سے آمد ورفت رکھتے تھے، تیسری اور چوتھی صدی ہجری تک وہ تجارت وجہاز رانی میں عربوں کے ساتھ نظر آتے ہیں، ایران میں ان کی سب سے بڑی آبادی فارس کے صوبہ میں تھی، جو خلیج فارس پر آباد ہے، اور جہاں سے بحری تعلقات ہندوستان کے ساتھ برابر قائم تھے،

چوتھی صدی میں جب بے تعصب دیلمیوں کی حکومت تھی ہر جگہ ایرانی پھیلے تھے، حتی کہ عدن اور جدہ تک پر انھیں فارسیوں کا قبضہ تھا، (دیکھو اصطخری ص۸۹ و ۹۶) خود جہاز رانوں کے ناموں پر نظر ڈال لو، حقیقت معلوم ہوگی،

ملیبار اور مصر وعرب کے درمیان جو عرب جہاز راں تھے، انھوں نے ملیبار ہی میں سکونت اختیار کرلی تھی، ان کو عرف عام میں موپلہ کہتے ہیں، یہ بہادر جہاز راں ملیبار اور مصر اور عرب بندرگاہوں کے راجاؤں، امیروں اور سلطانوں کے درباروں میں بڑا اثر رکھتے تھے، آخر دسویں صدی ہجری کے شروع میں پرتگالیوں نے یہاں آکر ان کے عروج واقبال کا بیڑا غرق کردیا،

دنیا کی یہ بڑی ناقدردانی ہے کہ ان بہادر عرب جہاز رانوں کے نام بھی تاریخوں میں نہیں ملتے، جنھوں نے اپنی جانیں دے دیکر

دنیا کو فائدہ پہنچایا، آج ضرورت ہے کہ ان محسنوں کے ناموں کی تلاش کیجائے، جنھوں نے مشرقی سمندروں کے دیوتاؤں کو اپنی جرأت و ہمت سے زیر کیا، ہم ذیل میں اُن جہازرانوں کے نام لکھتے ہیں، جنکا پتہ مجھ کو اثنائے مطالعہ میں لگتا رہا ہے،

۱- سلیمان (سنہ ۲۲۵ھ)

۲- ابوالحسن علی بن شادان سیرافی (سنہ ۲۵۵ھ)

۳- ابوالزہر برختی ناخدا (سنہ ۳۰۰ھ)

۴- احمد بن علی بن منیر ناخدا،

۵- مرودیہ بن زرانجت (چین تک جانے والا)

۶- عبہرہ کرمانی،

۷- شہریاری، (چین تک جانے والا)

۸- ابوعبداللہ محمد بن بابشاد بن حرام بن حمویہ سیرافی ناخدا،

۹- عمران الاعرج،

۱۰- مردانشاہ ناخدا،

۱۱- جعد کوتاہ ناخدا،

۱۲- عبدالواحد،

۱۳- یزید عمانی،

۱۴- محمد عمانی،

۱۵- عبد اللہ بن جنید،

۱۶- جعفر بن راشد معروف بابن لاکیس،

۱۷- بزرگ بن شہریار ناخدا،

۱۸- اسماعیل بن ابراہیم بن مرداش معروف بہ اسماعیلویہ ناخدا، (۳۱۷ھ)

۱۹- راشد الغلام بن بابشاد (۳۰۵ھ)

یہ کل کے کل تیسری صدی کے خاتمہ میں تھے، اور سلیمان کے سوا باقی کل نام صرف ایک کتاب عجائب الہند ابن شہریار سے چنے گئے ہیں، یہ سب کے سب خلیج فارس سے چین تک جاتے تھے، فارس کے علاقہ میں جو خلیج فارس کی پشت پر واقع ہے زمانۂ مدید سے یمن کے قبیلہ ازد کے لوگ آباد تھے، جن میں سے آل جلندی مشہور ہیں جنکا دوسرا نام آل عمارہ ہے، یہ فارس سے لیکر کرمان کی سرحد تک پھیلے ہوئے تھے، اور خلیج فارس کے سواحل پر ان کے قلعے تھے، سمندر کی دیکھ بھال اور اسکا بحری محصول وہی وصول کیا کرتے تھے[1]، عراق میں دجلہ و فرات کی وادیوں میں مضر و ربیعہ کی آبادیاں

[1] اصطخری صفحہ ۱۴۱ و ۱۴۰،

تھیں، آل مظفر بن جعفر بھی سواحل فارس پر آباد[1] تھے، آل حنظلہ بنی امیہ کے زمانہ میں بحرین سے جہازوں پر بیٹھکر فارس میں جا کر آباد ہو گئے تھے، مامون نے عمر بن ابراہیم کو قطریہ سے بحری جنگ و مقابلہ کے لئے نامزد کیا تھا، اور اس کا خاندان بھی فارس کے ایک گوشہ پر قابض تھا، اسی کے خاندان کا وہ ممبر تھا، جس کو یعقوب صفار نے سیراف میں گرفتار کرا کے قید کر دیا تھا، اسی طرح آل ابی زہیر مدینی جو سامہ بن لوی کے قبیلہ کی طرف منسوب تھے، خلیج فارس کے سواحل پر آباد تھے، انھیں بنی سامہ بن لوی کے لوگ بحرین میں بھی تھے، اور بحر ہند کو عبور کر کے سندھ پر بھی حکمراں ہو گئے تھے[2]،

الغرض خلیج فارس کے سواحل اور ممالک پر بکثرت عرب آباد تھے،

چوتھی صدی کے شروع میں مسعودی نے بحر روم کے دو ماہر جہازرانوں کا ذکر کیا ہے، ایک زرافہ والی طرابلس الشام کا غلام، اور دوسرا حمص کے ساحلی شہر جبلہ کا عبد اللہ بن وزیر، اس دوسرے کی نسبت وہ کہتا ہے، کہ اس وقت یعنی ۳۳۲ھ میں بحر روم کا اس سے زیادہ واقف کار کوئی نہیں، بڑے بڑے ملاح بھی اسکی بات مانتے ہیں، (مروج الذہب ج ۱ ص ۲۸۲ پیرس)

---

[1] اصطخری ص ۱۴۲، ص ۱۴۳۔ [2] ابن خلدون ج ۴ ص ۹۶ و ابن رستہ ص ۱۳۵،

اسیطرح وہ بحر حبشہ کے ذکر میں حسب ذیل جہازرانوں کا ذکر کرتا ہے؛ یہ کل سیراف کے تھے، اور ۳۰۰ھ کے پس وپیش میں سیراف وعمان سے مدگاسکر تک جاتے تھے، (مروج الذہب ج ۱ ص ۲۳۳ وہ ۲۳ پیرس)

۱- محمد بن زید بود،

۲- احمد بن جعفر سیرانی،

۳- عبد الصمد بن جعفر سیرانی،

۴- عبد الرحیم بن جعفر سیرانی،

۵- جوہر بن احمد،

ان میں سے اکثر انھیں جہازوں میں ڈوب کر مر گئے، اصطخری چوتھی صدی کے وسط میں سیرانی جہازرانوں کے ذکر میں کہتا ہے کہ،

> یہ لوگ اپنی تمام عمر جہازوں میں بسر کرتے ہیں، یہانتک کہ ایک شخص کا حال معلوم ہوا، جو چالیس برس جہاز سے باہر نہیں نکلا، جب ایک جہاز ٹوٹ جاتا تو دوسرے جہاز میں چلا جاتا، (ص ۱۳۸)

عمان سے مدگاسکر تک جو جہازران جاتے تھے وہ قبیلۂ ازد کے عمانی[1] تھے،

---

[1] مروج الذہب ج ۱ ص ۲۳۲،

ان جہازرانوں کے ذریعہ ساحلی ملکوں کو جو مالی فائدے پہنچتے تھے، ان کے سبب سے ان ملکوں کے راجہ ان کی بڑی قدر کرتے تھے، محمد بن بابشاد ناخدا جس کا پورا نام ابوعبداللہ محمد بن بابشاد بن حرام بن حمویہ سیرافی تھا۔ اور جبکا زمانہ تیسری صدی ہجری کا آخر تھا[1]، ایک ہندو راجہ نے اس کی یہ قدردانی کی کہ ناخداؤں اور ملاحوں کے حلقہ میں اس کی تصویر بنوائی[2]، اسی طرح کالی کٹ میں جو عرب ملاح اور ناخدا اپنے جہاز لے جاتے تھے، ان کی بڑی قدردانی ہوتی تھی[3]،

جزیرۂ قیس جو بحرین کے پاس عرب آبادی تھی، یہاں کے جہازراں اپنے جہازوں اور کشتیوں کی کثرت کے سبب سے ہندی بادشاہوں کے یہاں بڑی عزت رکھتے تھے[4]،

چوتھی صدی ہجری کے مشہور جہازراں یہ تھے،

۱- احمد بن تیرویہ،

۲- خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی (سنہ ۳۰۰ھ) دیوگڑھ ہندوستان کو جہاز لے جاتا تھا،

۱؎ عجائب الہند ص۵، ۲؎ ایضاً ص۹۵، ۳؎ فرشتہ بحوالۂ تاریخ ملیبار، ۴؎ معجم البلدان یاقوت لفظ قیس،

پانچویں صدی کے جہاز رانوں میں یہ اشخاص خاص ذکر کے قابل ہیں،

۱۔ محمد بن شاداں،

۲۔ سہل بن آبان،

۳۔ لیث بن کہلان،

ان کے علاوہ چند مشاہیر کے نام اور ہیں،

۴۔ عبدالعزیز بن احمد مغربی،

۵۔ موسیٰ قندرانی،

۶۔ میمون بن خلیل،

۷۔ احمد بن محمد بن عبدالرحمان بن ابوالفضل ابوالمغیر لحمی،

چھٹی صدی میں،

۸۔ لیث بن کہلان کا پوتا جو ۵۸۰ھ میں موجود تھا،[۲]

آٹھویں میں، محمد بن عمر بن فضل بن دویک بن یوسف بن حسن بن حسین بن ابی معلق السعدی بن ابی البرکات نجدی، اور ابراہیم ناخدا جس کے چھ جہاز تھے جو گندھار، (ساحل ہند) سے چین جاتے تھے[۱]، اس زمانہ کے ایک ممتاز جہازراں کا نام معلم حسن تھا جو نادیر (گجرات) اور عرب کے درمیان سفر کرتا تھا، اس کا مزار

---

[۱] سفرنامہ ابن بطوطہ جلد ۲ صفحہ ۱۳۰، مصر، [۲] فوائد صفحہ ۷ و صفحہ ۸،

نادیر کے باہر ہے، اور اس پر سنہ ۱۲۱۷ھ کندہ ہے[1]، معلم بنباس کے
نام سے اب وہ معروف ہے،

نویں صدی میں،

۱۔ محمد بن عمر کا بیٹا ماجد بن محمد بن عمر سعدی نجدی،

۲۔ ماجد کا بیٹا شہاب الدین احمد سعدی نجدی (سنہ ۸۸۰ھ)

۳۔ سلیمان المہری[2]،

دسویں صدی کے عرب ملاحوں میں سے صرف دو نام ابتک
ہم کو معلوم ہوئے ہیں[3]،

۱۔ معلم جبوت المہری،

۲۔ محمد عنبی ناخدا،

یہ دونوں عرب اور گجرات کے درمیان سلاطین گجرات
کے اخیر عہد میں آمد و رفت رکھتے تھے، اس کے بعد ترکوں کا عہد

---

[1] سفرنامۂ حرمین مولوی رفیع الدین مرادآبادی المتوفی سنہ ۱۲۱۸ھ قلمی، [2] ان
جہازرانوں کے نام کتاب الفوائد فی اصول البحر والقواعد وغیرہ رسائل مطبوعۂ پیرس سے چنے گئے ہیں،
سنہ ۱۹۲۱ء تا سنہ ۱۹۲۳ء۔

[3] یہ دو نام ظفر الوالہ بمظفر و آلہ آصفی کی گجراتی کی عربی تاریخ میں ہیں، جن میں پہلا
نام ص ۲۵ میں ہے، اور دوسرا ص ۲۱۵ میں،

شروع ہوتا ہے، جس میں خیرالدین باربروسہ، پیالے پاشا، طرغود رئیس، صالح رئیس، امیرالبحر سیدی علی اور پیری رئیس مشہور جہازراں گذرے ہیں،

بحر ہند و عرب کے آمد و رفت کے راستے اور بندر

عراق اور عرب کے سواحل سے جن جن جزیروں اور بندرگاہوں میں جہاز آتے جاتے تھے،

سلیمان مہری نے نویں صدی میں اپنی کتاب قلادۃ الشموس واستخراج قواعد الاسوس میں ان کے نام اور راستے گنائے ہیں، چنانچہ اس نے اپنے چوتھے باب میں حسب ذیل جزیروں اور ساحلوں کے نام بتائے ہیں، زیلع (افریقہ) سومال (افریقہ) جزیرۂ قُمر، زربن، سقوطرہ، قال، دیپ، انڈمان، تاج باری، سیلون، جاوہ، اور سیام کے سواحل،

چھٹے باب میں حسب ذیل بندرگاہوں کے درمیان کی، آمد و رفت کی راہیں بتائی ہیں،

باب المندب	سیبان	دیبل (ٹھٹھہ)	دیپ
سیبان	جدہ	دیو	مسقط
سیبان	سواکس	کمبایت،	عدن
دیو	دیپ	ذیبل (ٹھٹھہ)	عدن

سنداپور (چنداپور)	عدن	ظفار (یمن)	گجرات
ہنور (کارومنڈل)	عدن	قلہات	گجرات
کالی کٹ،	جروپٹن	عدن	ملیبار
دیو	ملاگا	عدن	ہرمز (خلیج فارس)
دیو	بنگالہ شاتی جام (چاٹگام)	دیو	مشقاص
سواکن (افریقہ)	عدن	دیو	شحر و عدن
زیلع (حبشہ)	گجرات	مہایم (بمبئی)	عرب
براہ	گجرات	ملاگا	عدن
عدن	گجرات	چاٹگام	عرب
فشن	گجرات		

عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ

عربوں کی بحری ترقی کا خاتمہ دسویں صدی ہجری میں ہو جاتا ہے، اب بحر روم میں عثمانی ترکوں کا دخل و عمل ہوتا ہے، بحر احمر میں مملوک سلاطین مصر کے جہازات پھرتے ہیں، عثمانی ترک عراق اور مصر پر قبضہ کر لینے کے بعد خلیج فارس اور بحر احمر میں بھی چلے آتے ہیں، مملوک مصریوں کا مشہور جہاز راں نویں صدی میں فولاد بن محمد ترکمانی تھا، جو بائیس جہاز رانوں کے ساتھ ایک دفعہ بحر ہند میں سفر کر رہا تھا، لیکن عرب

جہازرانوں کے فنی معلومات کے سامنے وہ سب دم بخود[1] تھے، اب بحر روم پر ترکوں کا عمل دخل تھا، یورپ کے تاجروں کو مشرق تک پہنچنے کے لئے اب ایک ایسے بحری راستہ کی تلاش ہوئی، جس میں وہ بحر روم کے ترکی جہازوں سے بچ کر نکل سکیں، اسی کوشش میں کولمبس نے امریکا کا اور واسکوڈی گاما نے افریقہ کی پشت پر سے ہندوستان کا راستہ نکالا، اور پھر اس کے بعد پرتگالی، بعد ازیں ہولینڈی، فرانسیسی اور انگریزی جہازوں نے مشرق کے بحری ساحلوں پر قبضہ جمانا شروع کیا، اب تک خلیج فارس، مصر، عرب، حبش، افریقہ، ہندوستان چین اور جزائر ہند کی بحری تجارت پر تنہا عرب جہازراں حکومت کر رہے تھے، دفعۃً ان نووارد جہازرانوں کے آنے سے عربوں کے ہزار سالہ نظام بحری کے شیرازے بکھرنے لگے، خصوصاً پرتگالیوں نے اس ظلم اور سفاکی کے ساتھ عرب ساحلوں اور جہازوں کو برباد کرنا شروع کیا کہ چند ہی سال کے بعد عرب ایک ایک ساحل اور جزیرہ سے بے دخل ہونے لگے، مصر کے مملوک بادشاہ اور ٹرکی کے سلطان، سلطان سلیمان اور سلطان سلیم نے بحر عرب اور بحر ہند میں ان پرتگالیوں سے لڑنے کے لئے خلیج فارس

---

[1] فوائد ابن ماجد ص ۲۱۴،

اور سویس سے اپنے جنگی جہاز بھیجے، جن کے ساتھ گجرات، اور بیجا پور کے بادشاہوں اور ملیبار کے راجہ زمورن نے مل کر ان پرتگالیوں کا مقابلہ کیا، مگر مشرق کا یہ متحدہ بیڑا مغربی حملہ آوروں سے شکست کھا کر ایسا دبا کہ آج تک پھر نہ ابھرا، ۹۱۳ھ ۱۵۰۷ء میں ملک اشرف قانصوہ سلطان مصر نے سواحل پر پرتگیزوں سے بحری لڑائی کی، پھر سلطان سلیمان والی قسطنطنیہ نے ۹۴۵ھ ۱۵۳۸ء میں گجرات کے ساحل پر دوبارہ جنگ کی، مگر ناکامی رہی، انھیں حوادث میں عربوں کی جہاز رانی کا بیڑا غرق ہو گیا، گو بعض بعض تجارتی بادبانی جہاز اس کے بعد مدت تک عرب ملاح مدراس و بنگال لاتے رہے، مگر ان کی مثال استثنائی واقعات کی ہے، ملیبار کے عرب نو آباد موپلا جن کی دولت کا مدار مصر، عرب، عراق، مدراس اور جزائر ہند کی تجارت پر تھا، ان کی بحری عزت کا خاتمہ ہو گیا،[1]

عربوں کی بحری تصنیفات

عرب جہاز رانوں کے پاس ستاروں کی شناخت، ہواؤں

---

[1] ان بحری لڑائیوں کے تفصیلی حالات تحفۃ المجاہدین (تاریخ ملیبار) ریاض السلاطین (تاریخ بنگال) اور ظفر الوالہ (تاریخ گجرات) وغیرہ میں ہیں،

کی دریافت، اور ملکوں اور جزیروں کی واقفیت، اور سواحل کے طول و عرض بلد کا علم سفینوں سے زیادہ سینوں میں محفوظ رہتا تھا، اور غالباً یہ علم موروثی تھا، جو باپ سے بیٹے کو منتقل ہوتا تھا، اس کے علاوہ ہر جہازراں کے پاس سمندروں اور ان کے ساحلی شہروں اور جزیروں کا ایک نقشہ ہوتا تھا، جس کو بحر روم والے کمپاس[1]، اور خلیج فارس اور بحر ہند والے رہنامہ اور اس کو عربی میں بگاڑ کر رہمانی کہتے تھے[2]، اسی قسم کے رہناموں کی تالیف و تدوین سے اس فن کی کتابوں کا آغاز ہوا، ابن ماجد نے لیث بن کہلان کے ہاتھ کا ایک رہنامہ جس پر ۵۸۰ھ لکھا ہوا تھا، دیکھا تھا، حضرت علیؓ کی طرف ایک مثنوی (ارجوزۃ) منسوب ہے، جس میں منازلِ فلکی اور ستاروں کے اشکال نظم کئے گئے ہیں، (ص ۱۶۳ پیرس)

اس قسم کے رہناموں کے دو اور مؤلف محمد بن شادان اور سہل ابان تھے، ان رہناموں کا آغاز اِنَّا فَتَحْنَا لَكَ فَتْحًا مُّبِينًا، کی متبرک آیت سے کیا گیا تھا، لیکن نہ ان میں اشعار تھے اور نہ ہر مقام کا ستاروں کے ذریعہ سے اندازہ تھا، اس قسم کی صرف

---

[1] مقدمہ ابن خلدون ص ۴۵ مصر، الفوائد ص ۲۷، [2] الفوائد ابن ماجد ص ۳

ایک کتاب ابن ماجد کو ملی تھی، مگر اس کا اوّل و آخر نہ تھا، اور نہ اس کے معلومات صحیح[1] تھے، ابن ماجد نے اپنی کتاب الفوائد میں محمد بن شادان کی تصانیف کا نام دو تین مقاموں پر لیا ہے[2]، جس سے معلوم ہوتا ہے کہ اس باب میں اس کی کتابوں کو کچھ اہمیت حاصل تھی، لیث بن کہلان، محمد بن شادان اور سہل بن ابان کی کتاب کا ذکر ابن ماجد نے حاویۃ الاختصار کے ان شعروں میں بھی کیا ہے[3]،

ونظم تالیف ابن کہلان　　وسہل واللیث بن ابان

ذوی النہی ومصلحین الشان　　زخرف ربّی لہم الجنان

اس قسم کے اشعار میں عرب ماخذوں کے بعض معلومات نظم کر دیئے گئے تھے، جن کو جہازراں یاد کر لیتے تھے، اور یہ سرمایہ ایک سے دوسرے کو منتقل ہوتا رہتا تھا[4]،

بزرگ بن شہریار ناخدا کی تصنیف عجائب الہند جو چوتھی صدی کے سرے پر لکھی گئی ہے، جہازرانوں کے صرف حکایات و مشاہدات پر مشتمل ہے، البتہ مسعودی کے بیانات جن کو اس نے مروج الذہب کے مقدمہ میں درج کیا ہے، بہت حد تک محققانہ[5]

---

[1] الفوائد ص۲ [2] الفوائد ص۱۲ و ص۳۱ [3] الفوائد ص۸۹ [4] ہکذا [5] العمدۃ المہریہ سلیمان مہری ص۱۱

ہیں، ایک جہاز راں احمد بن تیرویہ نے جو چوتھی صدی میں غالبًا تھا، اس فن پر کچھ کتابیں لکھی تھیں، خواشیر بن یوسف بن صلاح الارکی کی بھی کوئی کتاب تھی، یہ چوتھی صدی[1] میں ہندوستان تک آتا تھا، آٹھویں اور نویں صدی ہجری میں محمد بن عمر اور اس کے بیٹے ماجد بن محمد بن عمر نے بحر قلزم اور بحر عرب پر ایک دو رسالے اور منظومے لکھے تھے، ماجد بن محمد بحر قلزم کا بڑا ماہر جہاز راں تھا، جہازی اس کو ربان البرّین کہتے تھے، اس کے ایک منظوم رسالہ کا نام حجازیہ تھا، جس میں ہزار شعر تھے[2]، ماجد کے بیٹے احمد بن ماجد نے نویں صدی اور سلیمان مہری نے دسویں صدی کے وسط میں بکثرت کتابیں اور رسالے لکھے، ان دونوں کی کتابیں پیرس کے قومی کتب خانہ میں تھیں، جن کو ۱۹۲۸ء میں عکس لیکر مع ایک فرنچ ضمیمہ کے تین جلدوں میں شائع کیا گیا ہے،

اس فن کا سب سے پہلا مدوّن درحقیقت یہی اسد البحر شہاب الدین احمد بن ماجد بن محمد بن عمر بن فضل بن دویک بن یوسف بن حسن بن حسین بن ابی معلق سعدی بن ابی البرکات نجدی ہے، جہاز رانی اس کا موروثی پیشہ تھا، اس نے اپنی کتاب

---

[1] الفوائد ص۴ [2] الفوائد ص۷۵ [3] الفوائد ص۷۵،

الفوائد فی اصول علم البحر والقواعد ۸۹۵ھ[1] میں پچاس برس کے تجربہ کے بعد لکھی[2] ہے، اس فن میں اس کے نظم ونثر رسائل اور تصنیفات کی تعداد ۲۵ ہے، جس کی تفصیل حسب ذیل ہے،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۱	الفوائد فی اصول علم البحر والقواعد،	یہ کتاب بارہ فائدوں پر مشتمل ہے، پہلا فائدہ چاند کی منزلوں اور برجوں کی تقسیم میں، دوسرا جہازوں کے ضروری معلومات وصفات میں، تیسرا ستاروں کی مشہور شکلوں میں، چوتھا منازل قمر اور خانوں[3] میں، پانچواں ریاضی وفلکی علوم کی ضرورت میں، چھٹا دیرہ میں، ساتواں ہواؤں میں، آٹھواں جہاز کے انتظامات اور سمندروں کے سواحل میں، نواں ستاروں سے ملکوں کی شناخت اور تین قسم کے جہاز رانوں

[1] الفوائد خاتمہ [2] الفوائد ص۸۴ [3] دائرۂ افقیہ کے ۳۲ حصوں میں سے ہر حصہ کو خن (خانہ) کہتے ہیں۔ العمدۃ المہریہ سلیمان مہری ص۱۲،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		کے بیان میں، دسواں مشہور جزیروں میں، یعنی جزیرۂ عرب، جزیرۃ القمر، جس کا دوسرا نام مدگاسکر ہے، سوماترہ، جاوا، غور، سیلون زنجبار بحرین، جزیرہ، ابن جادان، اور سقوطرہ، گیارہواں موسموں میں، بارہواں بحر احمر کی شاخوں اور جزیروں میں، مصنف نے اس کتاب میں جابجا قطب نما کا حوالہ دیا ہے
۲	حاویۃ الاختصار فی اصول علم البحار	یہ کتاب رجز یعنی منظوم مثنوی ہے، اس میں گیارہ فصلیں ہیں، پہلی میں ان اشارات کا ذکر ہے، جن کی ضرورت جہاز رانوں کو ہے، دوسری میں منزلوں اور خانوں کا بیان، تیسری مختلف

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		قوموں کی جنتریوں میں، چوتھی بعض ستاروں میں، پانچویں عرب، حجاز، سیام، افریقہ، خلیج بربر، سومال، اور جزائر قمر (مدگاسکر) کے تعین مقام میں، چھٹی عجم، ہندوستان بنگالہ، سیام، جزیرہ مہراج اور چین میں، ساتویں سوماترہ، مدگاسکر، یمن، سواحل حبشہ، سومال، مکران میں، آٹھویں عرب کی خشکی سے ہندوستان کی خشکی تک کے حسابات میں، نویں بحر ہند کے سواحل میں، دسویں اس بحر محیط کے بہاؤ کے بیان میں جو ہندوستان، چین اور افریقہ کے بیچ میں ہے، گیارہویں اس تقویم میں جس سے شب و روز کے اوقات کا شمار اور طوفان کی آمد کا حساب

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		معلوم ہو،
۳	ارجوزۃ (مثنوی) المعرّیہ	خلیج بربر سے باب الہند (المندب) ملک عرب اور زیلع (واقع افریقہ) کا قیاس،
۴	قبلۃ الاسلام فی جمیع الدنیا،	دنیا کے ہر حصہ اور سمندر سے قبلہ کی تعیین کا طریقہ۔ مصنف اس علم میں تکمیل کی اوّلیت کا دعویٰ کرتا ہے،
۵	ارجوزہ برّ العرب،	خلیج فارس سے ملک عرب،
۶	ارجوزہ فی قسمۃ الجمہ علی انجم بنات نعش	بنات النعش کے ستاروں میں،
۷	کنز المعالمۃ،	سمندر کے نامعلوم امور اور ستاروں اور برجوں اور ان کے ناموں میں برّ ہند، اور برّ عرب میں،
۸	ارجوزۃ،	
۹	ارجوزۃ میمیۃ،	
۱۰	ارجوزۃ مخمسۃ،	

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۱۱	ارجوزۃ ،	رومی مہینوں کے شمار میں ،
۱۲	ارجوزۃ ضریبۃ الضرائب	
۱۳	قصیدۃ مکیہ ،	مکہ سے جدہ ، قرنک ، کالی کٹ ، دیبل ، (سندھ) کوکن ، گجرات ، اور ہرمز تک ،
۱۴	نادرۃ الابدال ،	
۱۵	ذہبیۃ ،	بعض آلات کے بیان میں ،
۱۶		دس متفرق رسائل ، متفرق بحری وفلکی مباحث میں ،

سلیمان مہری دسویں صدی کے شروع میں تھا ، اس نے پہلے رسالہ علم التواریخ کے مقدمہ میں سنہ ۹۰۰ھ کا حساب لگایا ہے ، اور اس کی کتاب العمدۃ المہریہ سنہ ۹۱۷ھ کی تالیف ہے ، تصانیف کی فہرست یہ ہے ،

شمار	کتاب کا نام	مضامین ،
۱	قلادۃ الشموس فی علم التواریخ	مختلف قوموں کی جنتریوں اور سالناموں کی تشریح ،

شمار	کتاب کا نام	مضامین
۲	تحفۃ الفحول فی تمہید الاصول،	جہازرانوں کے بعض اصطلاحات کی تشریح، پھر خلیج فارس، بحرِ عرب اور بحرِ ہند کے ایک جزیرہ اور بندر کا تعین ستاروں کی سمت اور سیدھ سے، اس کتاب میں مدراس، گجرات اور سندھ کے بندرگاہوں کے ساتھ بنگالہ اور اس کے بندرگاہ چاٹگام، (شاتی جام) کا نام بکثرت آتا ہے، ابن ماجد کے یہاں بنگالہ (بنجالہ) کے بجائے بنگ (بنج) نام آیا ہے،
۳	العمدۃ المھریۃ فی ضبط العلوم البحریۃ،	یہ سلیمان کی سب سے بہتر تصنیف ہے، کتاب سات بابوں پر منقسم ہے، پہلا باب جہازرانوں کی اصطلاحات اور فلکی معلومات پر ہے، دوسرا ستاروں کے ناموں اور قطب شمالی

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		جاہ، فرقد، میخ کو دیکھ کر آنکھوں پر انگلیوں کو رکھ کر مسافت دریافت کرنے میں، تیسرا عجم، جزائر عجم، بر عرب، زیلع، سومال، سیام، چین، اور ماچین کی سیدھ کی دریافت میں، چوتھا جزیرۂ قمر، (مدگاسکر) جزیرہ زریں، جزیرہ سقوطری، جزیرۂ فال، جزیرۂ دیپ، جزیرہ سیلون جزیرۂ انڈمان، جزیرۂ ناگ باری جزائر سیام، جزیرۂ سوماٹرا جزیرۂ جاوہ، اور جنوبی مشرقی جزیروں کے پہچاننے میں، پانچواں عرب و عجم و ہند، اور جزائر کے راستوں میں، چھٹا موسموں کی شناخت میں، ساتواں بحر فارس اور بحر عرب کے جزیروں میں، اور حسب ذیل

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		بندرگاہوں سے دوسرے بندرگاہوں تک سفر میں،
		باب المندب سے کوہ زقر اور سیبان تک
		سیبان سے جدّہ تک
		سیبان 〃 سواکن 〃
		سواکن 〃 عدن 〃
		زیلع (اریتریا) 〃 گجرات 〃
		عدن 〃 〃 〃
		بربرہ 〃 〃 〃
		کشن 〃 〃 〃
		خلفات 〃 〃 〃
		ظفار (یمن) 〃 〃 〃
		کلہاٹ 〃 〃 〃
		عدن 〃 منیبار (ملیبار) 〃
		عدن 〃 ہرمز 〃
		دیو 〃 مشقاص 〃

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		دیو سے شحر اور عدن تک
		مہایم (بمبئی) اور چیول سے ساحلِ عرب "
		دیو " دیپ "
		دیبل (ٹھٹھہ واقع سندھ) سے دیپ "
		دیو سے مسکت (مسقط) تک
		کھمبایت (کاٹھیاواڑ) سے عدن "
		دیبل (ٹھٹھہ واقع سندھ) " عدن "
		چنداپور (گوآ) عدن "
		ہنور (احاطہ بمبئی) سے عدن "
		کالی کٹ " گروفن "
		دیو " ملاگا "
		دیو " بنگالہ یعنی چاٹگام تک
		ملاگا " عدن "
		چاٹگام " ساحلِ عرب "
		خاتمہ: چند ہدایات،
۴	المنہاج الفاخر فی علم البحر الزاخر	اس کتاب میں ایک مقدمہ، چھ باب

شمار	کتاب کا نام	مضامین
		اور خاتمہ ہیں، مقدمہ مصنف کے اختیار کردہ فلکی و نجومی امور کی دریافت میں، پہلا باب ان مشہور سمندروں کی سیدھ کے جاننے میں، جو جزیروں سے آباد ہیں، دوسرا قیاسات میں، تیسرا جزیروں کی شناخت میں، چوتھا جاہ اور فرقدین کے قیاس پر مسافت دریافت کرنے میں، چھٹا خشکیوں کی علامتوں میں، ساتواں بروج اور منازل میں آفتاب اور ماہتاب کے داخل ہونے میں، خاتمہ بعض بندرگاہوں کے سفر میں،

سلیمان کی دو کتابوں العمدۃ المصریۃ فی ضبط العلوم البحریۃ اور المنہاج الفاخر فی علم البحر الزاخر کا ایک عمدہ قلمی نسخہ ۱۰۰۷ھ کا لکھا ہوا، اسلامیہ کالج پشاور کے کتب خانہ میں ہے، کتب خانہ کی مطبوعہ فہرست کے ص ۱۷۳ میں نمبر ۱۹۳۵ پر اس نسخہ کا

ذکر ہے، تحفۃ الفحول کا نام چلپی کی کشف الظنون میں بھی ہے[1]،

ابن ماجد اور سلیمان کی تصنیفات سے عربوں کے علاوہ ترک اور ہندوستانی جہازرانوں نے بھی فائدہ اٹھایا، ترکی امیرالبحر سید می علی نے جو بہادر شاہ گجراتی اور ہمایوں کے زمانہ میں ترکی بیڑہ کو بحر ہند میں اور گجرات کے سواحل پر پرتگالی جہازوں سے لڑنے کیلئے لایا تھا، محیط کے نام سے ترکی جہازرانی کے فن پر ایک محققانہ کتاب لکھی ہے، اس میں ابن ماجد اور سلیمان مہری کی تصانیف سے پورا فائدہ اٹھایا ہے، اور اُس کے مقدمہ میں ان دونوں کی پوری تعریف و توصیف کی ہے[2]، محیط کا ترجمہ یورپ کی زبانوں میں بھی ہوا ہے،

جامع مسجد بمبئی کے کتبخانہ میں اس فن پر سندھی زبان میں دو کتابیں ہیں، پہلی جو کسی عربی کتاب کی شرح ہے، شروع سے کچھ ناقص ہے، جابجا عربی فقرے اور عنوانات ہیں، مثلاً معرفۃ ابعاد الکواکب المشہورۃ عند الجمہور، لبعد الجاہ عن نقطۃ الکرۃ سبع وثمانون درجۃ، کہیں کہیں فارسی بھی ہے، ہر عنوان

---

[1] انسائیکلوپیڈیا آف اسلام میں شہاب الدین (ابن ماجد) اور سلیمان المہری کے مقالات میں ان دونوں معلموں کے مختصر حالات اور انکی کتابوں پر پورا تبصرہ موجود ہے،
[2] انسائیکلوپیڈیا آف اسلام مقالہ "شہاب الدین"

معرفت کے لفظ سے شروع ہوتا ہے، اور سرخی سے لکھا ہوا ہے، ایک جگہ معلم سلیمان کا نام بھی آیا ہے، صحیح قول معلّم سلیمان، اس کتاب میں جزیروں کے نام اور مقامات کے فاصلے درج ہیں، قرینہ سے یہ کتاب ۱۱۸۴ھ کی تالیف معلوم ہوتی ہے،

دوسری کتاب سندھی اور فارسی میں مخلوط ہے، یہ مکمل اور مفصل ہے، یہ نسخہ بارھویں صدی ہجری کے ایک مسلمان جہازراں معلّم عنایت بن معلّم شیخ داکو کے قلم کا لکھا ہوا ہے، نسخہ کے آخر میں ہے، "کاتبہ ومالکہ فقیر الحقیر پر تقصیر معلم عنایت بن معلم شیخ داکو، در جزیرۂ بمبئی ماہ رجب" سنہ نہیں لکھا ہے، مگر اندرونی شہادت سے ۱۱۹۶ھ معلوم ہوتا ہے، درمیان میں کچھ روزنامچہ بھی لکھا ہوا ہے،

اسی قسم کی ایک گجراتی یا کوکنی زبان کی کتاب کا ذکر مجھ سے ۱۹۳۰ء میں جناب یوسف کھٹکے صاحب بی اے (بمبئی) نے کیا تھا، جو ان کی ملکیت میں تھا، مگر افسوس ہے، کہ ان کی وفات کے بعد مجھے اس کتاب کا پتہ نہیں چلا،

یہ کل تصنیفات خلیج فارس سے لیکر ہندوستان اور چین تک کے سواحل اور جزیروں سے متعلق ہیں، بحر روم میں جہازرانی

کے عنوان سے سب سے مشہور کتاب بحریہ ہے، جو ترکی میں لکھی گئی ہے، اور جس کا مصنف مشہور ترکی امیر البحر پیری بن حاجی محمد مقتول ۹۶۲ھ ہے، اس نے اس میں بحرِ روم (بحرِ متوسط = مڈیٹرینین سی) کے حالات اور اس کے جزیروں، راستوں اور بندرگاہوں کو مع نقشوں کے منضبط کیا ہے، ۱۰۳۰ھ میں اس نے یہ کتاب لکھ کر سلطان سلیمان اوّل کی خدمت میں پیش کی، اس کے شروع میں دنیا کے نقشوں اور بحرِ ہند کے ملاحوں کے اصول و قواعد کا ذکر کیا ہے[1]

———·∽∽·———

[1] کشف الظنون چلپی، نام، "بحریہ"

تتمّہ

(بعض بندرگاہوں کے نام بعد کو ملے، جو فائدہ کی تکمیل کے لئے
آخر مین اضافہ کئے جاتے ہین)

غلافقہ یہ یمن کا قدیم بندرگاہ تھا، یہاں سے جہاز حبشہ کیلئے روانہ ہوتے تھے، خلیفہ مامون کے زمانہ مین ۲۰۴ھ میں جب زبید آباد ہوا تو یہ بندرگاہ اور ترقی کرگیا، یہ زبید سے ۱۵ میل ہٹکر واقع ہے[1] ۳۳۲ھ میں جو مروج الذہب کی تالیف کا سال ہے، زبید پر ابراہیم بن زیاد کی حکومت تھی، اس کے پاس جہاز بھی تھے، اس کے زمانہ میں یہ بندرگاہ یمن اور حجاز کی تجارتی آمدورفت کا بڑا مرکز بن گیا تھا، شاہ زبید کے جہازات حبشہ کے سواحل زیلع، دہلک اور ناصع جاتے تھے، اور سوداگر مع سامان واسباب کے ان میں سفر کرتے تھے،

اس بندرگاہ کو حبشہ سے خصوصیت یہ تھی کہ یہاں سے بحر احمر کا پاٹ سب سے کم ہوگیا ہے، اس لئے یمن اور حبش کے درمیان بحری مسافت یہاں

---

[1] معجم البلدان یاقوت "غلافقہ" و زبید و کتاب البلدان یعقوبی صـ۳۱۹ و جزیرۃ العرب ہمدانی صـ۵۲ و صـ۱۱۹ ،

سب سے کم ہے، چنانچہ یہاں سے جہاز تین دن میں حبشہ پہنچ جاتے ہیں[1]
حبشہ کے سواحل زیلع، دہلک اور ناصع میں گو نجاشی کی حکومت تھی، مگر
مسلمان بھی بکثرت آباد تھے،

غلافقہ بشاری کے زمانہ میں (۳۷۵ھ) بھی آباد تھا،[2]

عَیْذاب یہ بھی بحر احمر کے افریقی ساحل پر حدود مصر اور حبش کے بیچ
میں پرانا بندرگاہ[3] اور اچھا خاصہ شہر تھا، عدن سے مصر زیرین (صعید) کو
جو جہاز آتے تھے وہ یہیں لنگر ڈالتے تھے،[4]

طَرْقہ - مغرب میں بربر کی طرف سمندر کے ساحل پر باجہ کے قریب
یہ شہر آباد تھا، یہاں سوداگروں کی آمد و رفت سے بڑی رونق رہتی
تھی، اس میں ایک بڑی نہر تھی جس میں بڑے بڑے جہاز آتے تھے ؛
اور اس سے نکل کر بحر طبرقہ میں داخل ہوتے تھے، (معجم یاقوت)

اِشْبِیلیہ، یہ اندلس کا مشہور شہر ہے، یہ سمندر کے قریب ہے اور
ایک دریا جو دجلہ اور نیل کے برابر ہے، شہر کو سمندر سے پیوستہ کرتا ہے،
اس دریا کا نام وادی الکبیر اور نہر اشبیلیہ ہے، اشبیلیہ کے اس جائے
وقوع نے اس کو ایک بڑا بحری شہر بنا دیا تھا، مسلمانوں کی آمد سے پہلے

---

[1] مروج الذہب مسعودی ج ۳ ص ۳۴ پیرس، [2] احسن التقاسیم بشاری ص ۶۰،
[3] البلدان یعقوبی ص ۳۱۹، [4] معجم البلدان یاقوت "عیذاب"۔

بھی یہ بندرگاہ تھا، اور مسلمانوں کے آنے کے بعد بھی اسکی یہ حیثیت قائم رہی[1]
اس کی بحری ترقی کا ایک بڑا سبب یہ ہوا کہ سنہ ۲۳۰ھ میں جب بعض
نامعلوم یورپین قوموں نے اشبیلیہ کی راہ سے اندلس پر بحری حملہ کیا اور مسلمانوں
کو بہت نقصان پہنچا، تو شاہِ وقت عبدالرحمان بن حکم نے اشبیلیہ کو مستحکم
ومحفوظ کرنے کا حکم دیا، اور یہاں جہاز سازی کا کارخانہ قائم کیا، اور بحری سپاہی
نوکر رکھے، اور جنگی جہازوں کو اس کے سواحل پر مع سامانِ حرب کے آراستہ
کیا، اس کا نتیجہ یہ ہوا کہ سنہ ۲۴۴ھ میں جب ان قوموں نے دوبارہ حملہ کیا تو
عربوں کے جنگی جہازوں نے ان کا کامیاب مقابلہ کیا، اور ان کو مار بھگایا[2]

بجایہ، شمالی افریقیہ میں بجایہ کا شہر ایک ایسے عمدہ موقع پر واقع تھا
کہ اس کو تین طرف سے سمندر گھیرے تھے، ملوکِ صنہاجہ نے اس کو اپنا
پایہ تخت بنایا، یہاں جہاز سازی کے دو کارخانے تھے، رومی شہروں پر
مسلمانوں کے بحری حملے اسی بندرگاہ سے ہوتے تھے، یہ بہت ہی اہم
بندرگاہ تھا، رومیوں کے جہاز ادھر شام اور ادھر انتہائی مملکتِ روم سے
آتے جاتے یہاں ٹھہرتے تھے، اور مسلمانوں کے جہاز مصر، یمن، ہندوستان
اور چین وغیرہ کی طرف سے یہاں آتے تھے[3]

---

[1] تاریخ فتح اندلس لابن القوطیہ ص۵ مطبوعہ میڈرڈ سنہ ۱۸۶۸ء [2] ،، ،،
ص۶۷ ،، [3] الاستبصار فی عجائب الامصار ص۲۱و۲۲ مطبوعہ ویانا سنہ ۱۸۵۲ء،

دانیہ، اندلس میں دانیہ ایک ساحلی شہر اور مشہور بندرگاہ تھا، انجنیرنگ کے پورے کمال کے ساتھ بنایا گیا تھا، اور ادریسی المتوفی ۵۴۸ھ نے اس بندرگاہ کی بڑی تعریف کی ہے، اور لکھا ہے کہ یہاں سے مشرق اقصیٰ کو جہاز روانہ ہوتے ہیں، اور یہاں آتے بھی ہیں، یہاں جہازوں کا کارخانہ بھی ہے، اور یہیں سے جنگی جہاز لڑائی کو نکلتے ہیں[1]،

وَہران، بلادِ بربر میں اندلس کے بندرگاہ مریہ کے بالمقابل یہ محفوظ بندرگاہ تھا، جس میں چھوٹے بڑے جہاز اور سفری کشتیاں آکر کھڑی ہوتی تھیں اندلس کے جہاز ہمیشہ یہاں آتے جاتے رہتے تھے[2]،

افریقیہ اور اندلس کے بیشمار چھوٹے چھوٹے بندرگاہوں کے نام ابو عبید بکری المتوفی ۴۸۷ھ کی مسالک و ممالک کے حصۂ افریقہ میں جو کتاب المغرب فی ذکر بلاد افریقیہ والمغرب کے نام سے چھپا ہے، مذکور ہیں،

تمت

---

[1] جغرافیۂ ادریسی صفۂ افریقیہ والاندلس ص ۱۹۲ مطبوعۂ بریل ۱۸۶۶ء،

[2] 〃 〃 ص ۸۴ 〃 〃

اسلامک ریسرچ ایسوسی ایشن بمبئی کے مطبوعات

۱- دیوان خاکی خراسانی (فارسی متن) مع مقدمہ از ایوانف ۱۹۳۳ء، جلد پارچہ، قیمت ۱/۸

۲- دو قدیم اسمٰعیلی فارسی رسالے یعنی ہفت باب بابا سیدنا و مطلوب المومنین نصیر الدین طوسی ۱۹۳۳ء جلد پارچہ، قیمت ۱/۴

۳- رسالہ حقیقتِ دین، مؤلفہ شہاب الدین شاہ (فارسی) مع انگریزی ترجمہ - از ایوانف ۱۹۳۳ء جلد پارچہ، قیمت: ۴/۸

۴- کلام پیر یا ہفت باب سید ناصر، مع ترجمۂ انگریزی، از ایوانف ۱۹۳۵ء جلد پارچہ، قیمت ۴/۸

۵- عربوں کی جہازرانی، از سید سلیمان ندوی، بزبانِ اردو،

جاحظ اور اُسکا زمانہ، از ڈاکٹر بدل الرحمان ایم اے، پی ایچ ڈی، (زیر تیاری)

ترجمۂ انگریزی رسالۂ اعتقادات امامیہ ابن بابویہ، از جناب آصف علی اصغر فیضی ایم اے، (زیر تیاری)

یہ کتابیں یورپ اور ہندوستان کی تمام ممتاز مشرقی کتب فروش دکانوں سے اور بمبئی میں تھیکر اینڈ کو سے

یا

آنریری سکرٹری ایسوسی ایشن، آصف علی اصغر فیضی ایم اے نمبر ۳۴ چوپاٹی روڈ بمبئی - ۷، سے مل سکتی ہیں،

(طابع محمد اویس وارثی)

PUBLISHED BY A. A. A. FYZEE, ESQ.,
SECRETARY, ISLAMIC RESEARCH ASSOCIATION,
43, CHAUPATI ROAD, BOMBAY, 7

PRINTED BY P. KNIGHT,
BAPTIST MISSION PRESS,
41A, LOWER CIRCULAR ROAD, CALCUTTA

ISLAMIC RESEARCH ASSOCIATION

No. 5

ARABON KI JAHAZ-RANI

(ARAB NAVIGATION)

BY

SYED SULAIMAN NADWI

BOMBAY

1935

ISLAMIC RESEARCH ASSOCIATION SERIES:

No. 1. **Diwan of Khaki Khorasani.** Persian text, edited with an introduction, by W. Ivanow. 1933. Price, cloth .. .. Re. 1-10

No. 2. **Two Early Ismaili Treatises,** i.e. **Haft Babi Baba Sayyid-na** and **Matlubu'l-mu'minin** by Nasiru'd-din Tusi. Persian text, edited with an introduction, by W. Ivanow. 1933. Price, cloth .. As. 14

No. 3. **True Meaning of Religion,** i.e. **Risala dar Haqiqati Din,** by Shihabu'd-din Shah. Persian text, with a complete English translation, by W. Ivanow. 1933. Price, cloth .. .. .. Re. 1-4

No. 4. **Kalami Pir,** or **Haft Babi Sayyid Nasir.** Edited and translated into English by W. Ivanow. 1935. Price, cloth .. .. Rs. 6-8

No. 5. **Arabon ki Jahaz-rani,** i.e. **Arab Navigation,** by Syed Sulaiman Nadwi. *In Urdu.* 1935. Price, cloth .. .. Re. 1-0

Al-Jahiz and his time, by Dr. M. Bazlur Rehman, M.A., Ph.D. (in preparation).

A Creed of the Shi'ites, being a translation of the **Risalatu'-l-i'tiqadati'l-Imamiyya** of Ibn Babuya, by Asaf A. A. Fyzee, M.A. (in preparation).

Obtainable from all leading Oriental Booksellers in Europe, such as Heffer and Sons, Cambridge; Luzac and Co., London; Paul Geuthner, Paris; Harrassowitz, Leipzig. In India: Thacker and Co., Bombay, etc.

or

from the Honorary Secretary of the Association:

Asaf A. A. Fyzee, Esq., M.A.,

43, Chaupati Road, Bombay, 7. India.

ISLAMIC RESEARCH ASSOCIATION

SERIES, No. 5

ARABON KI JAHAZ-RANI